Ein blick auf die kommerzielle und industrielle ...

Erwin Nasse


HARVARDIANA
ACADEMIA
IN NOV·ANG
VE RI TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE

Herrn Prof. Charles F. Dunbar
hochachtungsvoll
d. Verf.

Ein Blick

auf die

kommerzielle und industrielle Lage Englands.

Von

Dr. Erwin Nasse.

Separatabdruck aus den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik.
N. F. Bd. XIV. Heft 2.

Jena,
Gustav Fischer.
1887.


HARVARD COLLEGE
Nov 3. 1900
LIBRARY

Separatabdruck aus den
Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, herausg. von Professor J. Conrad.
Verlag von GUSTAV FISCHER in JENA.

II.

Ein Blick auf die kommerzielle und industrielle Lage Englands.

Von

Dr. Erwin Nasse.

Aus allen Teilen der zivilisierten Welt verlauten seit mehreren Jahren Klagen über eine anhaltende und tiefe Depression wirtschaftlicher Thätigkeit und Unternehmungslust, über stockenden Absatz und sinkende Preise der Produkte, sowie über außerordentliche Schmälerung des Gewinns in allen Gewerben. Die Allgemeinheit der Erscheinung deutet auf gemeinsame Ursachen und zeigt die Gemeinschaft, welche zwischen der Wirtschaft aller Kulturvölker gegenwärtig besteht. Aber doch erkennt man bei näherer Betrachtung leicht, daß in jedem Lande auch wieder besondere Kräfte wirksam sind und daß man unrecht thut, den ganzen Vorgang ausschließlich auf einen oder wenige allgemeine Gründe zurückzuführen. Das tritt schon deutlich in den Berichten der Untersuchungskommissionen hervor, die den gewerblichen Notstand und seine Ursachen in Frankreich in den letzten Jahren erforscht haben, aber noch viel klarer zeigt eine genauere Prüfung der Lage Englands, daß Umstände und Vorgänge, die gerade in diesem Lande im Unterschied von andern eingetreten sind, eine bedenkliche Lage der ganzen Volkswirtschaft herbeigeführt haben.

Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Verhältnisse des britischen Königreichs steht zu allen Zeiten ein statistisches Material von großer Reichhaltigkeit und Übersichtlichkeit zur Verfügung. Für die vorliegende Frage hat aber außerdem die Königliche Kommission zur Untersuchung der Depression des Handels und der Industrie, welche vom Herbst 1855 bis in den Sommer 1886 ihre Untersuchungen angestellt hat, eine Menge von wichtigen Thatsachen gesammelt und viele Urteile sachkundiger Personen eingezogen. Es ist sehr zu bedauern, daß die Führer der liberalen Partei sich von dieser Untersuchung fern gehalten haben. Sie hat dadurch, das ist nicht zu verkennen, einen etwas einseitigen Charakter erhalten. Aber mit An-

wendung von einiger Kritik lassen sich die Ergebnisse der angestellten umfangreichen Erhebungen doch sehr wohl benutzen. Der in Aussicht gestellte Schlußbericht war uns beim Abschluß unsrer Arbeit noch nicht zugegangen.

Wir wollen versuchen, auf Grund dieser Materialien diejenigen Vorgänge zu besprechen, welche uns für Englands kommerzielle und industrielle Weltstellung von der größten Bedeutung scheinen. Die Landwirtschaft und die Rückwirkung ihrer Lage auf die gesamte Volkswirtschaft lassen wir dabei unbeachtet, nicht nur weil der Verf. an einem andern Orte vor kurzem die gegenwärtigen agrarischen und landwirtschaftlichen Zustände Englands besprochen hat, sondern vor allem, weil die Entwicklung derselben Handel und Industrie in England viel weniger beeinflußt als in andern Ländern. Ebenso werden wir absehn von einer Besprechung der vorübergehenden Ursachen der gegenwärtigen Depression, sowie der Mängel in den öffentlichen Einrichtungen und den Gesetzen Englands, welche bei dieser Gelegenheit mit Recht oder Unrecht zur Sprache gebracht sind (Eisenbahnwesen, gewerblicher Unterricht u. s. w.).

I.
Die kommerzielle Lage.

Man hat oft auf die günstige Lage Englands für den Weltverkehr als auf die erste Grundlage seiner maritimen und industriellen Größe hingewiesen. Und in der That ist unter allen den äußeren Bedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung, mit der die Gunst der Natur jenes Land ausgestattet hat, keine wichtiger als diese.

Die menschliche Kultur — darauf müssen wir, andern Vorgängern folgend, zur Begründung unserer weiteren Ausführungen hinweisen — hat ihre ersten Sitze aufgeschlagen an den Mündungen großer langsam fließender Ströme, auf denen mit den einfachsten Fahrzeugen ein Verkehr verschiedener Landschaften möglich war, der bei dem Mangel an Straßen und Brücken und bei dem unentwickelten Zustand der Seeschiffahrt sonst weder zu Lande noch zu Wasser stattfinden konnte. Sie ist dann hingewandert zu dem Binnenmeer, welches unter allen Meeren die reichste Küstenentwicklung hatte und auf welchem die Küstenschiffahrt die mannigfachsten Produkte gegen einander austauschen und die verschiedensten Völker in geistige Berührung mit einander bringen konnte. Nach der Erfindung des Kompasses, der Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien traten diejenigen Völker an die Spitze der wirtschaftlichen Entwicklung, die den leichtesten Zugang zum Atlantischen Ozean hatten, auf dem der Weg zu fast der ganzen außereuropäischen Welt führte. Aber weder Spanien und Portugal, noch Frankreich, noch die Niederlande hatten für die Ausnutzung dieses Vorteils in der Konfiguration des eigenen Landes so günstige Bedingungen wie England. Keine trennenden Gebirge oder Wüsten hindern hier den inneren Verkehr der verschiedenen Landesteile. Überall ist die Meeresküste leicht zu erreichen.

An dieser aber bilden tiefe Meeresbuchten und Flußmündungen natürliche Häfen und gestatten auch größeren Schiffen den Eintritt bis ins Innere des Landes. Die Seeschiffahrt konnte daher mit geringen Kosten einen Handelsverkehr aller Landesteile sowohl unter sich, wie mit fremden Völkern innerhalb und außerhalb Europas vermitteln, wie er in keinem andern Lande der Welt auch nur entfernt möglich war.

Zu diesen natürlichen Verbindungswegen trat dann im vorigen Jahrhundert ein Kanalnetz von einer Ausdehnung und Verbreitung, wie es in andern Ländern, das kleine Holland ausgenommen, ebenfalls nicht zu finden war.

Zwei Vorgänge haben im letzten Menschenalter diesen enormen Vorteil Englands zwar keineswegs aufgehoben, aber doch in seiner Bedeutung wesentlich verkleinert: die Erfindung und der Bau der Eisenbahnen und die Durchstechung der Landenge von Suez.

Die Eisenbahnen haben einen binnenländischen Verkehr möglich gemacht, der zwar an Wohlfeilheit dem großen Seeverkehr nicht gleichkommt, aber doch in früher ganz ungeahnter Weise immer größere Dimensionen annimmt. Die Stellung des Binnenlandes der beiden großen Kontinente zum Weltverkehr ist dadurch gründlich verändert. Gegenden, die früher vom Weltverkehr ausgeschlossen waren, vermögen voluminöse Produkte sowohl auf den Weltmarkt zu schaffen, wie von demselben zu beziehen, und die natürlichen Grenzen, welche die Binnenländer von einander trennten, sind durch verkehrreiche Straßen durchbrochen worden (Gotthardtunnel).

Die großartige Umgestaltung der Weltwirtschaft infolge dieser Änderung in den Kommunikationswegen macht sich in unsrer Zeit von Tag zu Tage mehr geltend. Sie ist in den letzten Jahren besonders der Landwirtschaft des westlichen Europas fühlbar gewesen. Die erdrückende amerikanische, russische, indische Konkurrenz hat ihre Hauptursache in der Aufschließung des Inneren der beiden Kontinente durch Eisenbahnen. Aber auf diese für alle Welt besonders greifbare Erscheinung beschränkt sich die Umwälzung keineswegs. Die Großindustrie mit Weltabsatz konnte entfernt von Wasserstraßen erst nach Herstellung umfassender Eisenbahnverbindungen aufblühen. Das Anwachsen kleiner Landstädte, wie Dortmund, Essen, Bochum, zu großen Fabrikstädten, das ganze Aufkommen der westfälischen Eisenindustrie, die Entwicklung Berlins zu einem der ersten industriellen Mittelpunkte der Welt, die großartigen Fortschritte der sächsischen Gewebeindustrie, sie wären alle in diesen Binnenländern ohne die Eisenbahnen schlechterdings unmöglich gewesen. Damit aber steht im engsten Zusammenhange die wachsende Bedeutung der kontinentalen See- und Hafenplätze. Die Eisenbahnen haben ihnen ein weites Zufuhr- und Abfuhrgebiet eröffnet, und indem sie den Zufluß und Abfluß der Waren aus und nach dem Inneren des Kontinents erleichterten und vermehrten, machten sie auch die Entwicklung der von kontinentalen Häfen ausgehenden Schiffahrtsverbindungen, namentlich der überseeischen Dampfschifflinien möglich. Während früher, als die

Handelsstraßen den Wasserwegen folgten, die See- und Flußverbindungen für die Bedeutung einer Handelsstadt vorzugsweise entscheidend waren, sind in den letzten Jahrzehnten diejenigen kontinentalen Plätze am meisten aufgeblüht, welche nicht nur einen guten Zugang zum Weltmeer und überseeischen Verkehr haben, sondern auch der Ausgangspunkt eines ins Innere der Kontinente sich erstreckenden Eisenbahnnetzes sind. Die Entwicklung von Bremen, bezw. Bremerhafen und Geestemünde, New-York, Antwerpen, Genua hat in letzter Zeit die der englischen und holländischen Seestädte übertroffen. Besonders das Aufkommen der beiden letzten Plätze, welche die alte kommerzielle Größe wieder zu gewinnen gegründete Hoffnung haben, zeigt, was die Eisenbahnen bedeuten. Denn von beiden ist der eine ganz ohne Wasserverbindung nach dem Inneren, der andre steht, was binnenländische Fluß- und Kanalverbindung angeht, den zunächst konkurrierenden Häfen, Rotterdam und Havre, jedenfalls nach.

Es spricht von selbst, daß von dieser Umwälzung England nicht so großen Vorteil ziehen kann, wie die Binnenländer der beiden Kontinente, weil es sich der günstigen Bedingungen für eine Teilnahme am Weltverkehr, welche diesen erst seit kurzem zu teil geworden sind, schon lange erfreut. Man darf im Gegenteil behaupten, die Eisenbahnen haben der englischen Großindustrie und dem englischen Welthandel eine gefährliche Konkurrenz geschaffen und einen der Ecksteine weggezogen, auf welchem das industrielle und kommerzielle Prinzipat Englands bisher beruhte. Unter den Völkern Europas dagegen, die mit England in industriellen und kommerziellen Wettbewerb zu treten in der Lage sind, hat, wenn wir die Schweiz ausnehmen, keines durch die Eisenbahnen seine Stellung im Weltverkehr so verbessert wie Deutschland. Denn Frankreich, die Niederlande, Italien, Dänemark, Spanien haben im Verhältnis zu ihrer Größe viel längere Küsten, an denselben bessere natürliche Häfen und vor allem von ihnen aus einen leichteren Zugang zum Weltmeer, als Deutschland. In Frankreich und den Niederlanden wurde überdies schon seit geraumer Zeit der innere Verkehr durch ausgedehnte Kanalverbindungen erleichtert, deren Deutschland, wenn wir den kleinen Teil ausnehmen, der zwischen Elbe und Weichsel sich der Fürsorge preußischer Regenten zu erfreuen hatte, ganz entbehren musste.

Wahrscheinlich würde der umgestaltende Einfluß der Eisenbahnen auf den Weltverkehr noch stärker hervorgetreten sein, wenn nicht gerade seit circa 15—20 Jahren auch die Seeschiffahrt durch vermehrte Anwendung der Dampfkraft zur Bewegung, des Eisens zum Bau der Schiffe, sowie durch mannigfache andre technische Verbesserungen große Fortschritte gemacht und die Warenbeförderung zur See eine raschere und sehr viel wohlfeilere geworden wäre.

Ein weiteres für Englands wirtschaftliche Stellung in der Welt ungünstiges Moment ist die Eröffnung des Suezkanals. Zwar haben die Rhederei und der Handel Englands sich mehr als die aller andern Länder des abgekürzten Transportweges bedient, und die durch den Suezkanal beförderte Verdrängung der hölzernen Segelschiffe durch

eiserne Dampfschiffe ist ebenfalls dem englischen Schiffsbau und der englischen Eisenindustrie zu gute gekommen, aber doch ist der Verkehr Europas mit Ostasien und Australien dadurch zum großen Teil in Bahnen gelenkt, auf denen die Häfen des mittelländischen Meeres früher oder später die Verschiffungsorte für einen großen Teil der Waren werden müssen, welche zwischen diesen Weltteilen und dem europäischen Kontinent ausgetauscht werden [1]. Noch vor kurzem wurde dieser Verkehr fast ganz über englische Häfen vermittelt. Alle andern europäischen Seeplätze hatten — die Beziehungen zwischen Holland und seinen ostindischen Kolonien ausgenommen — nur mangelhafte und unregelmäßige Schiffahrtsverbindungen mit Ostasien und Australien. Zur Zeit dagegen werden die Waren, die durch den Suezkanal kommen und gehen, schon zu einem erheblichen Teil direkt nach und von den Bestimmungsorten auf dem europäischen Kontinent gesandt, und doch hat bis jetzt die Eröffnung des neuen Seewegs noch nicht ihre Wirkung in vollem Maße äußern können, weil die Entwicklung neuer kommerzieller Beziehungen Zeit erfordert. Ich erinnere, um nur einiges hervorzuheben, an die Vervollständigung der Hafeneinrichtungen in Genua, an die Eröffnung der Gotthardbahn, welche diesen Hafen erst zum natürlichen Stapelplatz für den ostasiatischen Handel Westdeutschlands und der Schweiz gemacht hat, an manche andere erst in letzter Zeit eröffnete Bahnverbindungen, die den Häfen des mittelländischen Meeres zu gute kommen u. s. w. Wenn aber die Zugänge zu dem neuen Weg gebahnt und der Verkehr des europäischen Kontinents auf demselben entwickelt sein wird, so kann die Verschiebung des Welthandels eine große Bedeutung erlangen. Denn in staunenerregender Weise steigt die Quantität von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die Europa von Ostasien und Australien bezieht. Namentlich entwickelt Britisch Indien eine Exportfähigkeit in vegetabilischen Produkten, wie sie kaum von irgend einem andern Lande erreicht werden dürfte.

Zu diesen beiden Momenten, Eisenbahnen und Suezkanal, kommt nun die in allen Verkehrsbeziehungen in neuerer Zeit deutlich erkennbare Tendenz, die Vermittler des Verkehrs möglichst zu beseitigen und direkte Beziehungen zwischen Produktions- und Konsumtionsorten anzuknüpfen. Der Zwischenhandel verliert überall an Bedeutung. Die Ursachen dieser Entwicklung sind gewiß wieder in erster Linie in der Verbesserung der Kommunikationsmittel zu suchen. Die Transportindustrie und die Spedition im weitesten Sinne des Wortes übernehmen einen Teil der Dienste, welche früher der Zwischenhandel geleistet. Sie sammeln die Waren an den Versendungsorten und führen sie mit Sicherheit und mäßigen Kosten den Bestimmungsorten von Land zu Land, von Weltteil zu Weltteil zu. Die Leichtigkeit, mit der durch Reisen persönliche Beziehungen angeknüpft werden, durch Post und Telegraph Bestellungen gegeben, Probesendungen gemacht werden können

1) Von dem Export Australiens nach Europa nimmt noch c. $^3/_4$ den Weg um das Kap der guten Hoffnung, der Export von Britisch-Indien dagegen schlägt gegenwärtig schon ungefähr zu zwei Dritteilen den Weg durch den Suezkanal ein.

u. s. w., befördert weiter jene Entwicklung. Endlich aber bewirkt der steigende Konsum fremder Waren, daß direkte Beziehungen möglich werden. Denn es liegt auf der Hand, daß dieselben weniger einträglich sind, wenn die Waren nur in kleinen Quantitäten und nicht regelmäßig gebraucht werden, als wenn ein beständiger Bezug größerer Mengen nötig wird. Je mehr daher durch die wachsende Industrie und Bevölkerung, sowie durch die veränderte Richtung des Konsums in den kontinentalen Staaten überseeische Rohstoffe und Nahrungsmittel notwendig werden, desto mehr wird es denselben möglich sein, sich für ihren Bezug von der englischen Vermittlung unabhängig zu machen.

Alle diese Verhältnisse haben die Welthandelsstellung Englands schon wesentlich beeinträchtigt und scheinen sie weiter zu bedrohen. Der englische Zwischenhandel hat von seiner früheren Bedeutung schon viel verloren und wird wahrscheinlich allmählich, wenn nicht völlig verschwinden, so doch einen immer kleineren Teil des Warenumtausches in der Welt vermitteln.

Diese Behauptung für alle Handelszweige im einzelnen auszuführen, ist uns nicht möglich. Nur einige besonders charakteristische Zeugenaussagen vor der Königlichen Kommission und die Statistik des Verkehrs mit einigen Artikeln und Ländern, bei welchen die Veränderung schon recht augenfällig ist, wollen wir hier vorführen.

Ein großer Rheder und Seeversicherer, Mr. William Ramsden Price, äußerte sich auf die Frage des Vorsitzenden, ob der englische Zwischenhandel (entrepôt trade) abnehme, folgendermaßen: „In manchen Handelszweigen ganz entschieden. Ich bin Mitglied von Lloyds, beteilige mich an dem dortigen Versicherungsgeschäft, sehe beständig einen enormen Betrag von Versicherungen, die dort abgeschlossen werden, und habe dabei eine sehr große Zunahme des direkten Handels zwischen China und Britisch Indien einerseits, den Häfen des mittelländischen Meeres andererseits zum Nachteil unseres Zwischenhandels bemerkt. In früheren Jahren sahen wir oft sehr große Versicherungspolicen für Thee, der von China nach London gekommen war und per Dampfboot nach Petersburg befördert wurde. Seit geraumer Zeit habe ich keine einzige gesehen, wohl aber große Policen für Thee von China nach Odessa in direkter Ladung. Nehmen wir ferner den Artikel Seide. Ich hatte früher Beziehungen zu einer großen, Seide versendenden Firma in Burhampore. Diese Seide pflegte immer nach London gesandt und auf dem londoner Markt verkauft zu werden. Ein Teil davon wurde später nach dem Kontinent ausgeführt, nach Lyon und anderen Plätzen, aber in den 3 oder 4 letzten Jahren, in denen ich diese Beziehungen hatte, kam die Seide direkt nach Marseille oder Venedig und von dort wurde sie über den Kontinent verteilt. Hierher gelangte sie gar nicht. Dann der Artikel Baumwolle. Ich war vorige Woche in Liverpool und sprach mit dem einen oder dem anderen, der über die Flauheit des Geschäfts klagte. Sie sagten, einen Handelszweig hätten sie vollständig verloren, nämlich den Ankauf von Baumwolle auf dem liverpooler Markt zur Ausfuhr nach Rußland und

verschiedenen kontinentalen Häfen. Die Baumwolle gehe jetzt direkt nach den kontinentalen Fabrikdistrikten.“ (III p. 104.) Der Suezkanal und die besseren überseeischen Dampfschiffverbindungen von Havre, Antwerpen, Hamburg sind nach Ansicht der Sachkundigen die Hauptursache der Verschiebung.

Von einem anderen Standpunkt aus klagte über den Verfall des englischen Zwischenhandels und der englischen Spedition der langjährige Direktor einer der größten und ältesten Dampfschiffgesellschaften, welche den Verkehr Englands mit dem Kontinente vermittelte. Die Schiffe der General Steam Navigation Company, welche zwischen London und den näher gelegenen kontinentalen Häfen laufen, haben früher einen beträchtlichen und einträglichen Transport von Waren überseeischer Herkunft gehabt, die von London nach dem Kontinent weiterbefördert wurden. Der direkte überseeische Verkehr der kontinentalen Häfen, sagt der Sachkundige, hat diesen Transport fast ganz beseitigt, obgleich wir, um die Bedeutung der englischen Häfen und damit unseren eigenen Verkehr zu erhalten, die Frachten um 50, 60 bis 70 % herabgesetzt haben. (III p. 162 ff.)

Die Berichte, welche die Kön. Kommission von verschiedenen kaufmännischen Verbänden in London eingezogen hat, sind fast alle erfüllt mit Klagen über die Abnahme des londoner Zwischenhandels. Vor allem der Generalbericht der londoner Chamber of Commerce: „Die Eröffnung des Suezkanals“, heißt es da, „und des Gotthardtunnels und die Prämien, welche fremde Staaten ihren Schiffen gegeben, haben zusammengewirkt, um den Handel von London als eines verteilenden Mittelpunktes und einer großen Warenniederlage für die ganze Welt zu schädigen.“ Mehrere Unterabteilungen der Handelskammer, besonders die für den Kaffee- und Baumwollenhandel, führen näher aus, wie der englische Zwischenhandel durch direkte Beziehungen zwischen Produzenten und Konsumenten und durch fremdes Mitwerben geschädigt sei. Immer wieder aber werden der Suezkanal, Gotthardtunnel, die direkten Dampferverbindungen der kontinentalen Häfen als die Hauptursachen der erlittenen Einbußen angeführt.

Solche Aussagen, die wir leicht noch vermehren konnten, haben immer einen etwas subjektiven Charakter. Es ist daher immer zweckmäßig, sie an objektiven Zahlen zu prüfen.

Es betrug, um einen der wichtigsten Handelszweige hervorzuheben, über den uns zugleich das reichste Material zur Verfügung steht, an Baumwolle nach der amtlichen Ein- und Ausfuhrstatistik:

im Durchschnitt der Jahre	die gesamte Einfuhr	die Wiederausfuhr	der Verbleib in England
	Millionen Centner		
1855—59	9,2	1,3	7,9
60—64	8,4	2,2	6,2
65—69	11,0	2,9	8,1
70—74	13,6	2,4	11,2
75—79	12,7	1,7	11,0
80—84	15,3	2,1	13,2
85	12,8	1,8	11,1

Wir geben weiter unten genauere Zahlenangaben, aus denen hervorgeht, daß der Verbrauch von roher Baumwolle auf dem europäischen Kontinent zu Anfang der Periode, auf welche sich die obige Übersicht erstreckt, nur $^2/_3$ des englischen betrug, zu Ende derselben aber denselben beinahe an Größe erreicht hatte. Es ist daher offenbar ein immer kleinerer Teil des kontinentalen Verbrauchs durch Zufuhr über England gedeckt worden. Die englischen Konsulatsberichte, welche der Kommissionsbericht veröffentlicht, erzählen denn auch aus verschiedenen Handelsstädten, daß man früher die rohe Baumwolle überwiegend aus England erhalten habe, jetzt aber direkt von den Produktionsorten beziehe, so II p. 241 für Oberitalien, II p. 236 für Schweden u. s. w.

Von roher Seide betrug die Ausfuhr aus England im Durchschnitt der 3 Jahre 1871—73 noch 3089712 Pfd., im Durchschnitt der drei letzten Jahre 1883—85 428201 Pfd., von Kaffee in der ersten Periode 1446220 Ztr., in der letzten 901711 Ztr. „London hat aufgehört, der Mittelpunkt für den Seidenhandel zu sein", klagt der englische Konsul in Japan. „Der Kontinent versorgt sich mit vielen japanesischen Produkten jetzt in direkter Beziehung, statt sie in London zu kaufen."

Über die Einfuhr von Reis nach Europa berichtet der Economist vom 20. Februar 1886, daß sie besonders in den letzten Jahren weniger nach England gerichtet gewesen sei.

Es wurde eingeführt in	1885	1884	1883	1882	1881
England	254 192	299 394	353 898	368 026	407 877
Holland	90 010	108 506	86 646	88 616	135 568
Belgien	45 527	52 900	52 490	46 445	68 700
Bremen	181 556	156 312	158 455	157 872	189 000
Hamburg	66 223	67 358	55 715	59 660	49 667
Frankreich, Italien und Südeuropa	102 175	144 882	185 428	122 667	45 000

Die Ausfuhr von geschältem Reis aus England nach dem Kontinent nimmt demselben Blatte zufolge beständig ab und geht auf die kontinentalen Häfen, besonders Bremen, über infolge verbesserter Dampfschiffverbindungen und besserer Schälmethoden.

Ein Artikel, der bis vor kurzem überwiegend in Händen des englischen Handels war und in dem die kontinentalen Konsumenten sich fast ausschließlich in London versorgten, ist Indigo. Der Bericht des englischen Generalkonsuls in Berlin (II. 2 p. 164) giebt an, in Kalkutta seien angekauft worden in den Jahren 1884 und 1885:

für England	9200	Kisten
Frankreich	5070	„
Deutschland, Holland und Belgien	12500	„
Italien und Schweiz	280	„
Rußland	2100	„
Vereinigte Staaten	8730	„
Suez und Persischen Meerbusen	970	„

Von den für England gekauften seien za. 5000 für den englischen Zwischenhandel bestimmt gewesen und über England anderen europäischen Ländern zugeführt worden. Derselbe Bericht führt als andere Artikel, die Deutschland früher über England bezogen habe,

jetzt aber in direktem Handel erhalte, besonders an: Farbhölzer, Curcuma (Safran), Terra japonica. Ähnliche Nachrichten enthalten andere Konsulatsberichte, z. B. der von Genua, der außer Baumwolle noch Kolonialwaren und Petroleum als früher über England, jetzt aber direkt bezogene Artikel erwähnt (II. 2 p. 241.)

Bei anderen Artikeln, z. B. Thee, Jute, ist zwar noch keine absolute Abnahme der Wiederausfuhr aus England bemerkbar, aber doch wird ein immer größerer Teil des rasch wachsenden kontinentalen Konsums durch direkte Bezüge gedeckt. Besonders lebhafte Klagen werden von einigen Sachkundigen darüber geführt, daß die Ausfuhr von Strohgeflecht aus China, die früher nach London gegangen, jetzt zum Teil nach Hamburg gerichtet werde. Die ausschließliche Ursache dieser Veränderung sei in dem Umstande zu suchen, daß englische Dampfschifflinien, um die deutsche Konkurrenz zu ersticken, den Artikel zu niedrigerer Fracht nach Hamburg als nach London lieferten.

Wie sich infolge dieser Umstände die Warenausfuhr von Britisch Indien nach den wichtigsten europäischen Staaten gestaltete, zeigen folgende Zahlen, die wir dem Statistical Abstract relating to British India (n. XVIII, p. 110 u. XIX, p. 118) entnehmen. Es betrug die Ausfuhr indischer Produkte in den Jahren, endend d. 31. März:

nach	1874 £	1875 £	1883 £	1884 £
Großbritannien und Irland	28 832 281	27 972 316	35 620 484	36 984 034
Österreich	939 053	1 320 816	2 602 556	2 241 386
Belgien	—	14	2 151 728	3 403 331
Frankreich	3 134 078	4 449 317	7 221 869	8 368 521
Deutschland	60 145	202 024	517 765	616 352
Holland	238 490	14 400	452 777	340 426
Italien	1 319 579	1 112 191	3 383 507	3 520 741
Spanien	30 356	—	303 937	226 861

Nach allen Ländern ist die verhältnismäßige Vermehrung des Exports größer als nach Großbritannien. Die Entwicklung des Verkehrs nach den mittelländischen Häfen und nach Antwerpen, z. T. natürlich nur Spedition für Deutschland und die Schweiz, tritt deutlich hervor.

In betreff des europäischen Handels mit China berechnet ein Konsulatsbericht aus Tientsin (III 465), daß die Ausfuhr und Einfuhr Chinas von und nach dem europäischen Kontinent betragen habe im Verhältnis zu der nach Großbritannien dem Werte nach:

1877	15 %	1881	26 %
1878	21 %	1882	27 %
1879	24 %	1883	24 %
1880	28 %	1884	33 %

Außer Ostasien scheint es namentlich Südamerika zu sein, wo sich, wenn wir den englischen Konsulatsberichten Glauben schenken dürfen, die fremde, besonders deutsche und belgische Konkurrenz fühlbar macht und eine relative Abnahme des englischen Handels zur Folge gehabt hat, während die meisten dieser Berichte aus den Vereinigten Staaten von einer Verdrängung des englischen Handels durch fremde Nationen nichts wissen wollen.

Ebenso wie in den wichtigsten überseeischen Gebieten, so zeigt sich eine korrespondierende Abnahme des englischen Zwischenhandels auch in den Handelsstädten des europäischen Kontinents.

Der britische Konsul in Hamburg macht darauf aufmerksam, daß von der gesamten Einfuhr über See die Einfuhr aus England ausmachte

1866—70	71,1 %	dem Gewichte,	63,9 %	dem Werte nach
1871—75	68,6 %	" "	57,9 %	" " "
1876—80	60,9 %	" "	50,3 %	" " "
1880—84	56,5 %	" "	46,5 %	" " "

Die relative Abnahme wird nicht ausschließlich auf Rechnung des Zwischenhandels kommen, sondern zum Teil auch durch verhältnismäßig geringere Einfuhr englischer Manufakturwaren in Hamburg entstanden sein. Daß beide Ursachen obgewaltet haben, geht aus folgender Tabelle hervor, die wir derselben Quelle entnehmen. Von der gesamten Einfuhr in Hamburg machte die Einfuhr aus England dem Werte nach aus bei

	1866—70	1871—75	1876—80	1880—84
Nahrungsmitteln . . .	6,27 %	8,65	6,66	4,48
Rohstoffe, Baumaterialien, Brennstoffe	50,46 %	46,71	41,88	30,38
Gewebe	39,74 %	37,30	32,32	24,40
Andere Manufakturwaren	20,97 %	26,07	17,78	14,18

Allein die Kaffeeeinfuhr aus England sank von einem Werte von 1 136 547 £ im Jahre 1873 auf 276 955 £ im Jahr 1883.

Der englische Konsul in Rom berichtet, daß von 1880—84 in Italien gestiegen sei

die Einfuhr aus Deutschland	102 %
" " " Belgien	150 %
" " " der Schweiz	120 %
" " " Großbritannien	16 %
die Ausfuhr nach Deutschland	40 %
" " " Belgien	400 %
" " " der Schweiz	36 %
" " " Großbritannien	7 %

Der große Unterschied in dem Anwachsen des Handelsverkehrs Italiens mit den verschiedenen Ländern ist zum großen Teil nicht auf entsprechende Änderung in den Bestimmungs- und Herkunftsländern der Waren zurückzuführen, sondern auf veränderte Transportwege, z. B. Gotthardbahn, bessere Dampfschiffverbindungen mit Antwerpen u. s. w. Gerade die Änderung der Handelswege ist aber von großer Bedeutung.

Die englische Statistik über den englischen Zwischenhandel läßt die Verschiebung im ganzen viel kleiner erscheinen als die bisher mitgeteilten Zahlen. Die Ausfuhr von ausländischen und kolonialen Produkten aus England belief sich dem deklarierten Werte nach auf:

	£		£
1871	60 508 538	1879	57 251 606
1872	58 331 487	1880	63 354 020
1873	55 840 162	1881	63 060 097
1874	58 092 343	1882	65 193 552
1875	58 146 360	1883	65 637 597
1876	56 137 389	1884	62 942 341
1877	53 452 955	1885	58 359 194
1878	52 634 944		

Dabei ist aber zu bemerken, daß die Zuverlässigkeit dieser Tabelle insofern zu wünschen übrig läßt, als nicht selten Waren, besonders Manufakturwaren, aus England exportiert werden, bei denen eine genaue Angabe ihres Ursprungs unmöglich ist, weil englische und fremde Produkte ohne Unterscheidung in englischen Magazinen und Warenlagern feil geboten werden, und der Käufer, welcher die Waren exportiert, daher selbst das Ursprungsland derselben nicht kennt. Ferner ist darauf aufmerksam zu machen, daß die Zunahme in der Ausfuhr eines Artikels, nämlich von tierischer Wolle aus den Kolonien, den Ausfall gedeckt hat, der in der Wiederausfuhr einer Menge anderer Waren entstanden ist. (Wiederausfuhr tierischer Wolle 1871 £ 7 601 175, im Durchschnitt 1883—85 £ 15 066 094 trotz des gesunkenen Preises.) Für tierische Wolle ist infolge des enormen Wachsens der australischen Produktion die noch fast ganz um das Kap dem europäischen Markte zugeführt wird, London der erste Markt geblieben, während die südamerikanische Wolle überwiegend ohne englische Vermittlung nach den kontinentalen Häfen geht.

Von der Wiederausfuhr in das englische Zollgebiet eingeführter fremder Waren sind die Umladungen derselben in englischen Häfen zu scheiden. Während die ersteren auf Rechnung des englischen Zwischenhandels zu geschehen pflegen, ist bei den letzteren der englische Handel mitunter gar nicht beteiligt. In der Regel wird bei diesen der nichtenglische Handel sich nur der besseren Schiffsgelegenheiten von englischen nach außereuropäischen Häfen bedienen wollen und deshalb die ein- und auszuführenden Waren über England senden. Immerhin ist die Entwicklung dieses Verkehrs bezeichnend für das Maß, in welchem England an direkten Schiffahrtsverbindungen den kontinentalen Häfen überlegen ist.

	Es betrug der Gesamtwert der in englischen Häfen umgeladenen Waren	davon					
		aus	nach	aus	nach	aus	nach
		Deutschland		Holland		Belgien	
	£	£	£	£	£	£	£
1871	11 358 234	1 727 087	772 795	1 721 426	181 878	1 392 139	173 181
1872	13 896 760	2 379 126	828 886	1 688 571	365 620	1 203 874	366 071
1873	13 764 000	2 137 974	1 047 725	1 202 183	545 223	1 093 543	463 393
1874	11 421 241	1 377 711	835 520	1 008 201	287 363	860 569	383 893
1875	12 137 064	1 325 394	1 088 154	860 324	514 434	708 395	728 712
1876	10 815 548	1 440 786	846 182	701 203	648 559	508 920	276 267
1877	12 182 241	1 675 570	937 841	705 489	701 801	604 467	219 709
1878	11 159 822	1 542 194	998 174	688 595	751 472	520 918	391 610
1879	10 975 669	1 355 481	1 119 802	641 431	431 628	519 559	245 880
1880	12 540 255	1 840 429	1 131 221	766 902	725 339	556 139	364 630
1881	12 563 237	1 963 955	774 106	823 318	805 039	600 247	245 027
1882	11 995 757	1 870 946	546 023	756 659	820 613	576 458	195 370
1883	11 698 318	1 665 661	630 802	968 555	704 148	506 544	197 535
1884	11 855 111	1 640 393	484 502	871 173	609 861	478 382	309 909
1885	10 955 685	1 605 532	529 110	603 742	664 140	462 988	103 263

Das Land, aus welchem bei weitem die meisten Waren zur Umladung in englische Häfen kommen, ist Frankreich. Ungefähr $^1/_3$ des ganzen Verkehrs macht der französische Export aus, welcher sich der

englischen Schiffsgelegenheiten bedient. Die Länder, nach welchen die meisten Waren umgeladen werden, sind die Vereinigten Staaten von Amerika, Australien, China. Auf diese drei Gebiete kommt in den letzten Jahren ungefähr die Hälfte des ausgehenden Verkehrs. Es ist also vielmehr der europäische Export, welcher die vielen Dampfschiffverbindungen Englands nicht entbehren kann, als der Import aus überseeischen Ländern. Die obigen Ziffern aber lassen deutlich erkennen, wie die deutschen und niederländischen Häfen von der englischen Vermittlung im letzten Jahrzehnt unabhängiger geworden sind. Man muß dabei nur auch die bedeutende Steigerung des überseeischen Exports und Imports aus und nach Deutschland und den Niederlanden während der letzten 15 Jahre in Betracht ziehn.

Zu den in der allgemeinen Kulturentwicklung liegenden, unabwendbaren Vorgängen, welche die Welthandelsstellung Englands beeinträchtigen, tritt nun nach den eigenen englischen Berichten die zunehmende Betriebsamkeit und Unternehmungslust deutscher Kaufleute, welche die zu Gunsten des deutschen Handels veränderte Lage sofort in vollem Maße auszunutzen bemüht sind. Die Zeugenaussagen sowohl wie die Konsulatsberichte, welche die Kommission gesammelt hat, sind voll von Anerkennung der commerziellen Rührigkeit und Thätigkeit der Deutschen, ihrer Fähigkeit, fremde Verhältnisse richtig aufzufassen, und ihrer Bereitwilligkeit, das eigene Handeln denselben anzupassen, während keinem anderen Volke solche Eigenschaften besonders nachgerühmt werden. Die gute Schulbildung in unserem Lande und besonders die Sprachkenntnisse der deutschen Kaufleute und Handelsreisenden werden als erste Ursache der kommerziellen Erfolge bezeichnet. Diese Anerkennung steht in scharfem Gegensatz zu dem vorherrschenden Urteil über die technische Vollkommenheit der deutschen Industrie. Ich wüßte kaum ein Gebiet, auf welchem von den von der Kommission vernommenen Sachkundigen in Bezug auf Tüchtigkeit und technische Fortschritte in den stoffveredelnden Gewerben eine solche Überlegenheit der Deutschen eingeräumt wird oder der deutschen Industrie ein ähnliches Lob gespendet wird, wie dem deutschen Handel. Fast überall tritt die Geneigtheit hervor, den wachsenden Export deutscher Fabrikate außer auf ihre Wohlfeilheit auf die Gewandtheit und Rührigkeit deutscher Fabrikanten, Kaufleute und Handelsreisenden zurückzuführen. So, um nur ein Beispiel anzuführen, erklärt ein Zeuge den Erfolg der deutschen Seidenindustrie gegenüber der französischen hauptsächlich aus der Art des Vertriebes der Produkte (No. 7428). „Die Deutschen,“ erzählt er, „kamen auf den Markt und boten Bequemlichkeiten, die keine andere Nation gewähren konnte. Sie waren die ersten, die den Kunden in seiner Sprache anredeten, in seinem Geld und Gewicht rechneten, Vorteile in Bezug auf Zahlung, Quantität der Waren boten, die bis dahin unbekannt waren u. s. w.“

Man wird daher dem Wunsch, das kommerzielle Geschick der Deutschen auf Kosten des industriellen, den Handelsmann auf Kosten des Fabrikanten zu loben, bei der Würdigung solcher Äußerungen Rechnung tragen müssen. Aber doch kann keine Frage sein, daß das

energische Mitwerben Deutschlands im Welthandel sich den Engländern noch außer der soeben erörterten Verschiebung der Kommunikationswege recht fühlbar macht. Auch das dürfte richtig sein, daß unser Volk noch mehr Neigung und Begabung hat zum Handel als zu manchen anderen wichtigen Gewerben.

Die kommerziellen Erfolge der Deutschen sind infolge unserer Weltlage zum Teil mehr persönliche als nationale. Der Anteil der Deutschen am Welthandel ist viel größer als der Deutschlands. Daraus resultiert aber doch, wie das in jenen englischen Aussagen richtig hervorgehoben wird, vielfacher Vorteil für Deutschland und eine Beeinträchtigung der kommerziellen und industriellen Weltstellung Englands. Die deutschen Handelshäuser, die kaum in irgend einer großen Handelsstadt der Welt ganz fehlen, in vielen aber zu den ersten gehören, sind sehr oft Pioniere deutscher Kultur in fremden Landen. Sie brechen insbesondere dem Absatz deutscher Produkte Bahn und vermitteln den direkten Bezug ausländischer Erzeugnisse für Deutschland.

Alles das wird gegenwärtig innerhalb und außerhalb Deutschlands so oft und so unumwunden anerkannt, daß es nicht überflüssig sein dürfte, einige Einschränkungen zu machen. Man würde sich gewiß irren, wenn man glaubte, daß die Eigenschaften, die Englands kommerzielle Größe geschaffen, das kühne Wagen und das entschlossene Vorgehen auf neuen ungebahnten Wegen, die Fähigkeit, mit rohen oder halbkultivierten Völkern umzugehen, ihre Kundschaft, ihr Vertrauen zu erwerben, die Naturgaben und Arbeitskräfte fremder Länder auszubeuten, den Engländern abhanden gekommen seien. In wichtigen Richtungen zeigen dieselben noch immer unseren Landsleuten gegenüber eine unverkennbare Überlegenheit. Die deutschen Unternehmungen in fernen Weltteilen sind ganz überwiegend rein kommerzieller Art, die englischen dehnen sich vielmehr auf Bergbau, Eisenbahnanlagen, Bankgeschäfte, Erwerb von Grundeigenthum, größeren landwirtschaftlichen Betrieb aus. Daher bleibt der deutsche Einfluß mehr ein oberflächlicher, auf die Handelsstädte beschränkt, die Engländer erobern wirtschaftlich auch das Innere kapitalarmer, wirtschaftlich wenig entwickelter Länder. Daß damit für die kommerziellen Beziehungen eine festere Basis geschaffen wird, bedarf wohl nicht der Ausführung. Gerade in den letzten Jahrzehnten hat sich diese Art der englischen Unternehmungslust wieder mit besonderer Energie bethätigt. Die Depression der eigenen Landwirtschaft, der Gewerbe und der Schiffahrt, der niedrige Kapitalgewinn im eigenen Lande haben zu dem Aufsuchen eines weiteren Beschäftigungsfeldes für englisches Kapital geführt, und während manche kontinentale Nationen aus ähnlichen Gründen größere Mengen von Obligationen fremder mitunter halbbankerotter Staaten erworben haben, sind enorme englische Kapitalien im Grund und Boden, in Eisenbahnen, Bergwerken, Viehherden und Pflanzungen fremder Weltteile belegt worden. Der K. Kommission ist eine Tafel mitgeteilt worden über das in den Jahren 1873—1884 zur Einkommensteuer veranlagte Einkommen aus ausländischen Wert-

papieren (securities), Eisenbahnen und Besitzungen (possessions). Eine nähere Erläuterung des Wortes possession ist nicht gegeben. Es geht indes aus der Aussage des Präsidenten des inländischen Steueramtes hervor, daß darunter nur unbewegliches Eigentum, nicht aber das im ausländischen oder kolonialen Bank- oder Gewerbebetriebe thätige Vermögen zu verstehen ist. Ferner ist selbstverständlicherweise in den angegebenen Summen nicht enthalten das Einkommen derjenigen britischen Unterthanen, welche im Auslande oder den Kolonien selbst leben, ihren Grundbesitz dort verwerten oder Zinsen dort von ihren Schuldnern beziehen. Endlich muß vorausgeschickt werden, daß ein Teil dieses Einkommens nur durch Deklarationen der Steuerpflichtigen selbst und daher wahrscheinlich sehr unvollkommen ermittelt wird, daß aber im Jahre 1884 dieser Teil gegenüber dem anderen, von dem die Zinsen zahlenden Bankhäuser die Einkommensteuer erheben, etwas vermindert ist.

Es wurde veranlagt zur Einkommensteuer Einkommen in Millionen £

in den Jahren endend den 5. April	aus auswärtigen und kolonialen Staatspapieren (Government securities)	aus anderen auswärtigen und kolonialen Papieren und Besitzungen	aus auswärtigen Eisenbahnen	aus Zusammen
1873	19,2	4,5	unbekannt	
1877	19,1	7,4	1,7	28,2
1879	18,9	7,2	2,4	28,5
1880	19,3	7,2	2,1	28,6
1881	19,3	8,0	2,6	29,9
1882	19,5	8,4	2,7	30,6
1883	19,9	8,8	3,3	32,0
1884	20,4	9,7	3,8	33,9

Es zeigt die Tafel jedenfalls eine Verdoppelung in Kol. 3 während einer Periode von 11 Jahren und in Kol. 4 während eines Zeitraums von 7 Jahren, also, wie auch das Verhältnis der Deklaration zu dem wirklichen Einkommen sein mag, jedenfalls eine große Steigerung in einer Zeit, die der Rentabilität auch der transatlantischen Besitzungen und Eisenbahnen nicht gerade günstig war. Wie manche Anlage aber in fremden Weltteilen, z. B. in amerikanischem Grundbesitz wird Jahrzehnte hindurch gar keine Rente abwerfen!

Im ganzen möchten wir daher auch, was die Aussichten für Englands Welthandel angeht, viel mehr Gewicht legen auf jene erste Reihe von Vorgängen, welche in Verschiebungen der Handelswege bestehen, als auf die Veränderungen in der Kraft des persönlichen Mitwerbens verschiedener Völker. Die ersteren müssen früher oder später einen Einfluß auf Englands kommerzielle Stellung in der Welt äußern, der Ausgang des Kampfes, soweit er auf Energie und Begabung der Personen beruht, ist in hohem Grade ungewiß.

Eine Veränderung in Englands Welthandelsstellung kann aber auch nicht ohne große Wirkung auf die stoffveredelnden Gewerbe, insbesondere die Exportindustrien dieses Landes bleiben.

Die Nähe des Weltmarktes für die zu verarbeitenden Rohstoffe ist besonders für fast alle Zweige der englischen Gewebeindustrie ein sehr großer Vorteil gewesen, dessen die kontinentalen Konkurrenten entbehren mußten [1]). Oft genug hat man hervorgehoben, was der Liverpooler Baumwollenmarkt für die englische Baumwollenindustrie bedeutet, die geringeren Ankaufs- und Transportspesen, die daraus dem englischen Spinner erwachsen, die Möglichkeit, in kürzester Frist jede beliebige Sorte zu beziehen und dergl. mehr. Aber auch die Wollspinnerei, vor allem die Kammgarnspinnerei, hat ähnliche Vorteile. Außer der eigenen inländischen Wollproduktion stehen ihr die kolonialen Wollen aus Australien und dem Kap, die zuerst nach England geführt und von dort aus erst über Europa verteilt werden, in erster Linie zur Verfügung. Kein anderes Land bietet für den Ankauf des Rohmaterials solche Vorteile wie England, sagte ein Vertreter dieses Industriezweiges vor der Kommission (N. 3998 der Zeugenaussagen). Ein anderer dagegen führt das Gedeihen der französischen Wollenindustrie in neuerer Zeit, insbesondere ihre erfolgreiche Konkurrenz in reinwollenen Waren, schon auf den vermehrten direkten Bezug von südamerikanischen Wollen zurück, von denen nur ein kleiner Teil nach England gelange, die meistens nach Frankreich und Antwerpen geführt würden (N. 6731). Er erkennt also die Bedeutung der Nähe des Rohstoffmarktes für die Industrie ausdrücklich an. — So ließen sich noch viele Rohstoffe anführen, z. B. Farbstoffe, Hölzer, Erze, Metalle, Häute u. s. w., welche der englische Handel und die englische Schiffahrt den stoffveredelnden Gewerben ihres Landes wohlfeiler und in reicherer Auswahl bisher zugeführt haben, als sie im Innern des Kontinents zur Verfügung standen. In dem letzten Menschenalter schien dieser Vorteil der englischen Industrie sogar immer wichtiger zu werden, weil die europäischen Fabriken und Manufakturen immer mehr aus fremden Weltteilen eingeführte Rohstoffe zu verarbeiten genötigt waren. So manche Gewerbe, die ursprünglich auf die Veredelung eines ausländischen Rohstoffes begründet waren und in diesem Umstande recht eigentlich die Wurzeln ihrer Kraft hatten, beziehen jetzt die Materialen, welche sie verarbeiten, zum großen Teil aus weiter Ferne. Man denke nur an die Achatschleifereien zu Oberstein, die preußische Wollindustrie u. s. w.! Es ist daher von nicht geringer Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit der Industrie Deutschlands und anderer kontinentaler Staaten gegenüber der englischen, wenn die direkten Beziehungen der Rohstoffe sich mehren und in den kontinentalen Handelsstädten Rohstoffmärkte entstehen, die mit den englischen zu wetteifern anfangen.

Aber nicht nur durch die wohlfeile Besorgung aller fremden Rohstoffe, sondern mindestens eben sosehr durch den Vertrieb der Produkte in fremden Ländern haben Handel und Schifffahrt der eng-

---

1) Vergl. besonders R. Jannasch, Die Rohstoffmärkte und ihre Bedeutung für den Welthandel, Zeitschr. d. Königl. Preuß. Statist. Büreaus, 23. Jahrg. 1883 S. 280 ff., und denselben Verf., Produktionsbedingungen der europäischen Baumwollindustrie, in derselben Zeitschrift, 21. Jahrg. 1881 S. 295 ff.

lischen Industrie die größten Dienste geleistet, und auch diese Verrichtung wurde durch die Welthandelsstellung und den umfangreichen Zwischenhandel Englands mehr als in allen anderen Ländern erleichtert. Denn die englischen Handelsverbindungen in überseeischen Ländern, welche sich daraus ergaben, daß fast die ganze Ausfuhr derselben in erster Linie nach England gerichtet wurde, erleichterten natürlicherweise auch die Anknüpfung kommerzieller Beziehungen zum Vorteil englischer Fabrikate. Wenn z. B. die Exportartikel Chinas, Japans oder Australiens ausschließlich für englische Rechnung nach England exportiert und von dort in der Welt verteilt werden, so wird dieser Umstand schon allein dem englischen Handel und dadurch auch dem Absatz englischer Produkte einen großen Vorsprung vor anderen Ländern sichern. Die Handelshäuser, die exportieren, werden nicht selten auch importieren. Die Bankverbindungen, der Wechselverkehr werden nur mit dem Lande lebhaft sein, nach dem der Absatz der eigenen Produkte geht. Die Schiffe, welche überseeische Waren nach englischen Häfen bringen, kehren von dort zurück und können den Verfrachtern in den Häfen, in denen sie ihre Ladungen löschen, günstigere Bedingungen stellen als an anderen Orten. Auf dem umfangreichen Bezug überseeischer Waren zum Teil für den Zwischenhandel beruht die Menge der von England nach allen Richtungen und Weltgegenden ausgehenden Dampfschifflinien. Was aber für den Export eines Landes an Fabrikaten jetzt direkte Dampfschiffverbindungen bedeuten, das ist in den Streitverhandlungen über die Unterstützung der ostasiatisch-australischen Dampfschifflinien neuerdings in Deutschland wohl schon hinlänglich dargethan, wird aber durch die Handelskammer- und Konsulatsberichte, welche dem Bericht der Königlichen Kommission beigegeben sind und die Zeugenaussagen vor derselben noch weiter ins Licht gestellt. Von den verschiedensten Orten wird berichtet, daß gewisse englische Produkte den Markt beherrscht haben, bis die neu errichteten Dampfschifflinien von deutschen, belgischen, italienischen, österreichischen Häfen die industriellen Erzeugnisse anderer Völker in direkter Fahrt zugeführt hätten. In manchen Häfen der Türkei und Griechenlands sind es die besseren Dampfschiffverbindungen mit Triest, welche österreichische und deutsche, in Tunis, Odessa und anderen Orten die mit Antwerpen, wieder anderwärts mit Hamburg, welche belgische und deutsche Waren in verschärfter und erfolgreicher Konkurrenz mit England bringen.

Ähnlich wie die durch den direkten Handel verbesserten Schiffahrtsverbindungen der kontinentalen Häfen wirken aber auch die Eisenbahnlinien im Innern des Kontinents. Sie ermöglichen die Konkurrenz der kontinentalen Industrie an Orten, die bisher fast nur den auf wohlfeilem Seewege angeführten britischen Produkten zugänglich waren. So berichten die englischen Konsuln in Oberitalien, daß seit der Eröffnung der Gotthardbahn der Absatz deutscher, schweizerischer und belgischer Produkte dort zugenommen habe (II 2. p. 207, 208). Die russischen Eisenbahnverbindungen nach dem kaspischen Meere und von dem kaspischen Meere weiter nach Turkestan machen sich

in Bezug auf den englischen Handel und den Absatz englischer Produkte in Persien fühlbar u. s. w.

Daher kann die Veränderung in der kommerziellen Lage Englands nicht ohne Rückwirkung auf seine industrielle Stellung bleiben.

II.
Die Wirkung der fremden Schutzzölle.

Die zweite Reihe von Vorgängen, welche das industrielle und kommerzielle Principat Englands bedroht, ist die immer schärfere Abschließung der meisten zivilisierten Staaten gegen die Einfuhr fremder industrieller Produkte durch Schutzzölle.

Die Thatsache kann als bekannt vorausgesetzt werden. Schon während des amerikanischen Bürgerkrieges hatten die Vereinigten Staaten die entschiedensten Schritte zu hochschutzzöllnerischer Abschließung gethan. In den meisten europäischen Staaten dagegen hatte mit dem englisch-französischen Handelsvertrag von 1860 eine Periode allmählicher Ermäßigung der Schutzzölle begonnen. Aber um das Jahr 1877 ist dann wieder eine entgegengesetzte Strömung eingetreten und von Jahr zu Jahr mächtiger geworden. Nur wenige Staaten haben derselben ganz widerstanden, fast überall, wenn auch in sehr verschiedenem Maße, sind seitdem die Mauern erhöht worden, mit denen die verschiedenen Zollgebiete sich gegeneinander abgeschlossen haben.

Die schutzzöllnerischen Bestrebungen haben sich nach mehreren der wichtigsten englischen Kolonien fortgepflanzt. Diejenigen unter ihnen, welche eine unabhängige Gesetzgebung besitzen, zeigen alle die Neigung, dem Beispiel der Staaten des europäischen Kontinents zu folgen. Vor allem sind Kanada und Victoria in diese Bahnen eingetreten.

Natürlicherweise mußte die Zollerhöhung auf englische Produkte in diesen Ländern dem Absatz derselben schädlich sein. In vielen größeren Staaten ist die Entstehung oder das weitere Aufblühen von Industriezweigen, die mit den britischen konkurrieren, dadurch mächtig gefördert und der Markt für englische Fabrikate kleiner geworden. Das statistische Amt hat der Kommission die nachstehende Übersicht vorgelegt über die Richtung, welche die Ausfuhr englischer Produkte seit 1855 genommen hat, und den Antheil, welchen jedes fremde Land von der Gesamtausfuhr erhalten hat. Als Bestimmungsländer der Ausfuhr werden in diesem Falle, wie immer, von der englischen Handelsstatistik diejenigen Länder bezeichnet, nach denen die Ware verschifft worden ist. Ein großer Teil der nach Deutschland ausgeführten Waren erscheint daher als Ausfuhr nach den Niederlanden oder Belgien, während andererseits auch ein Teil der nach Deutschland exportierten Waren für Österreich, Rußland und andere Länder bestimmt gewesen ist. Binnenländer, wie die Schweiz, kennt die englische Handelsstatistik gar nicht als Bestimmungsländer für die britische Warenausfuhr.

Im Durchschnitt der Jahre	Rußland		Deutschland		Holland		Belgien		Frankreich		Italien	
	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr
1855—59	2	2,1	12	10,3	5	4,6	2	1,7	6	4,8	3	3,1
1860—64	3	2,2	13	9,4	6	4,3	2	1,5	8	5,8	6	4,1
1865—69	4	2,2	20	11,1	10	5,3	3	1,7	11	6,1	5	3,0
1870—74	8	3,4	26	11,1	14	6,0	6	2,5	16	6,8	6	2,6
1875—79	6	3,3	20	10,0	11	5,1	6	2,8	15	7,5	6	3,0
1880—84	6	2,5	18	7,7	9	4,0	8	3,2	17	7,2	6	2,7

Im Durchschnitt der Jahre	Vereinigte Staaten von Amerika		Alle fremden Staaten zusammen		Australien und Neuseeland		Britisch Indien		Alle britischen Besitzungen	
	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr	Betrag in Millionen £	Prozente d. ges. Ausfuhr
1855—59	19	16,4	79	68,5	10	8,4	14	12,1	37	31,5
1860—64	15	10,9	92	66,6	11	8,0	18	13,0	46	33,4
1865—69	24	12,9	131	72,4	12	6,9	20	10,9	50	27,6
1870—74	33	14,1	175	74,4	14	6,0	20	8,5	60	25,6
1875—79	18	9,0	135	66,9	19	9,1	23	11,3	67	33,1
1880—84	28	12,2	153	65,5	22	9,4	30	12,9	81	34,5

Die abnehmende Bedeutung, welche nach dieser Tafel außer Rußland besonders Deutschland und Holland für den englischen Export haben, würde wahrscheinlich noch stärker hervortreten, wenn nicht der deutsche und holländische Zwischenhandel, in vermehrtem Maße englische Waren fremden Märkten zugeführt hätte, die dann in den englischen Zolllisten als Ausfuhr nach Deutschland und Holland erscheinen [1]). Besonders dürfte so die sehr gestiegene Ausfuhr nach Belgien zum großen Teil auf den Aufschwung der Spedition über Antwerpen zurückzuführen sein.

Ohne Zweifel ist nun der verminderte Verbrauch englischer Produkte in manchen Teilen Europas nicht bloß Folge der Zollpolitik. Auch ohne erhöhte Schutzzölle würde allmählich die mitteleuropäische

1) In seiner Antwort auf die Fragen der kön. Kommission hebt der englische Konsul für das Königreich Sachsen diesen Umstand besonders hervor unter Berufung auf einen Handelskammerbericht aus Dundee. Mindestens die Hälfte der Güter, welche von Dundee nach Hamburg gingen, seien nicht für Deutschland, sondern zur Umladung nach Südamerika, den Vereinigten Staaten u. s. w. bestimmt. Die englische Handelsstatistik aber begreife alle diese Güter unter dem Export englischer Waren nach Deutschland (II 2. p. 192).

Industrie erstarkt und der Absatz mancher englischer Produkte in diesen Gebieten geringer geworden sein, aber beschleunigt und verstärkt ist das Resultat wahrscheinlich durch die handelspolitischen Maßnahmen. Auch die Vereinigten Staaten haben für den englischen Export nicht die Bedeutung wiedererlangt, welche sie vor der Änderung ihrer Handelspolitik und vor dem Bürgerkriege hatten. In Australien dagegen ist die Wirkung der übrigens bis jetzt noch nicht sehr hohen Schutzzölle durch den Aufschwung des Landes weit überwogen worden. Dort fehlen auch die natürlichen Bedingungen zur Entwicklung der beiden Hauptindustrien des Mutterlandes, der Baumwollen- und Eisenindustrie, fast ganz. Australien hat in Verbindung mit den anderen englischen Kolonien, von denen die wichtigsten den englischen Waren ganz offen stehen, den Ausfall im Export nach anderen Staaten gedeckt. Indien und Australien allein nehmen jetzt über $\frac{1}{5}$, mit dem Kap der guten Hoffnung gerade $\frac{1}{4}$, alle englischen Kolonien zusammen über $\frac{1}{3}$ des Exports englischer Produkte auf.

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung der sogenannten neutralen Märkte hat man in England nicht selten behauptet, daß, wenn durch die Schutzzollpolitik der anderen Kulturstaaten auch der Absatz englischer Produkte in denselben beeinträchtigt werde, doch dafür andererseits wieder ein wesentlicher Vorteil für die englische Industrie entstehe, insofern die Produktionskosten der fremden Industriezweige, welche mit den englischen konkurrieren, dadurch erhöht und somit ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt erschwert werden. Daran ist gewiß viel Wahres. Denn die Schutzzollverteuerung mancher Halbfabrikate und einzelner Rohstoffe wird von vielen Exportindustrien in Deutschland, den Vereinigten Staaten, Frankreich als eine Last empfunden, die ihrer Exportfähigkeit nicht günstig ist. Man braucht nur die deutschen Handelskammerberichte, z. B. von Krefeld, Berlin, Frankfurt, Stuttgart und a. O., durchzusehen, um eine Menge von Klagen der Art zu finden. In den Vereinigten Staaten würden gewiß manche naturwüchsige Gewerbszweige, z. B. die Maschinenindustrie, zu einer den Engländern nachteiligen Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte erstarkt sein, wenn nicht die durch das Schutzzollsystem erhöhten Produktionskosten ihre Entwicklung aus nationalen zu Weltindustrien hemmten. Ebenso heben mehrere der von der königl. Kommission vernommenen Sachkundigen ausdrücklich hervor, wie die englische Industrie vor ihren kontinentalen und amerikanischen Konkurrenten durch niedrigere Preise mancher Roh- und Hilfsstoffe, fast aller Maschinen u. s. w. begünstigt sei, und führen diese Verschiedenheit der Preise zum Teil auf die Ungleichheit im Zoll- und Steuersystem zurück.

So berichtet z. B. ein Zeuge über die Erfahrungen eines Unternehmers, der sowohl in England, wie in Frankreich sehr große Wollkämmereien besitze. Wohl ein Drittel aller australischen Wolle gehe durch seine Anstalten hindurch. In Frankreich sei der Lohn für eine wöchentliche Arbeitszeit von 72 Stunden niedriger als in England für $56\frac{1}{2}$ Stunden, in Frankreich dürften Frauen in der Nacht beschäftigt

werden, und könne daher das große Kapital seiner Anstalten 132 Stunden die Woche hindurch ausgenutzt werden, in England sei Nachtarbeit den Frauen verboten und daher überhaupt eine Nachtarbeit unmöglich. Nichtsdestoweniger habe der Unternehmer bessere Geschäfte in England als in Frankreich gemacht. Zur Erklärung werden zwei Ursachen angegeben: die größeren Leistungen der englischen Arbeiter und die Erhöhung der Betriebskosten in Frankreich durch die allgemeine Schutzzoll- und Steuerverteuerung.

In demselben Gewerbszweige giebt ein anderer Sachkundiger an, daß infolge der Schutzzollverteuerung die Kammgarnspinnmaschinen in Roubaix durchgehends 20% teurer seien als in Bradford.

Besonders betont werden solche Vorteile für die englische Baumwollenindustrie. Die gegenwärtigen Anlagekosten einer Baumwollenspinnerei werden von einem Sachkundigen auf 21½ bis 22½ sh. per Spindel angegeben. Vor 10 Jahren hätten dieselben 28 sh. betragen. Jetzt seien sie auf die angegebene Höhe, wie sie dieselbe auch vor ca. 20 Jahren gehabt, zurückgegangen. In Amerika dagegen betrügen die Kosten bei gleicher Größe der Fabrik ca. 60—80%, in Deutschland ca. 20—30% mehr. Die letztere Angabe beruhe indes, fügt der Zeuge hinzu, nicht auf einer genauen Berechnung, sondern nur auf ungefährer Schätzung. Wahrscheinlich sei in der großen Mehrzahl der Fälle der Kostenunterschied noch größer. In der That kam Jannasch in seiner vortrefflichen Vergleichung der englischen und der elsasser Baumwollenindustrie (a. a. O. S. 295 ff.) zu dem Resultate, daß die Anlagekosten der oberrheinischen Spinnereien bei annähernd gleicher Spindelzahl, ähnlicher Konstruktion und gleichzeitiger Aufstellung mindestens 60—70% höher seien, als die englischen. Nach dem Bericht der Enquete-Kommission des Reichs für die Baumwollen- und Leinenindustrie schwanken die Angaben der Industriellen über die Anlagekosten pr. Mulespindel in Deutschland zwischen 31 M. (Immermann-Rheine) und 65 M. (Schwartz-Mühlhausen u. Kauffmann-Berlin). In der großen Mehrzahl der Fälle betragen sie mehr als 50 M. Demnach würde der Unterschied noch viel größer sein. Vielleicht erklärt sich indes diese so sehr große Differenz zum Teil, aber gewiß nicht vollständig, dadurch, daß die Engländer bei Berechnung der Anlagekosten in der Regel keine Ausgabe für Erwerb des Grund und Bodens annehmen, weil derselbe von den Unternehmern meistens nicht gekauft, sondern auf lange Zeit gepachtet wird. Dann erscheinen natürlich die Kosten des Grund und Bodens nur als jährliche Ausgabe.

Während so in diesen und wahrscheinlich vielen anderen ähnlichen Fällen die englischen Industriellen sich niedrigerer Kosten des Anlagekapitals und geringerer Preise der Roh- und Hilfsstoffe erfreuen als ihre Konkurrenten in anderen Ländern, scheint man von einem anderen Vorteil, der von dem zollfreien Eingang aller Unterhaltsmittel erwartet werden konnte, bis jetzt wenig oder gar nichts zu bemerken. Die wohlfeileren Nahrungsmittel und Kleidungsstoffe haben kaum niedrigere Kosten der Arbeitsleistungen im Vergleich zu den mitwerben-

den kontinentalen Staaten zur Folge gehabt — ein Punkt, auf den wir zurückkommen werden.

Die Ermäßigung mancher Teile der Produktionskosten, welche die Folge des freien Handels mit dem Auslande ist, würde sich bei dem Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu Gunsten der englischen Industrie gewiß in höherem Grade geltend machen, wenn nicht andererseits das Schutzzollsystem in manchen Fällen die exportierenden Gewerbetreibenden in den Stand setzte, einen Teil der Produktionskosten der ausgeführten Waren auf den Preis der im Inland verkauften zu schlagen. Wenn nämlich ein Gewerbetreibender zugleich für das Inland und Ausland produziert, so müssen die Kosten seiner Produktion durch den gesamten Erlös für die hergestellten Waren gedeckt werden. Im Falle er daher bei dem Absatz im Inlande durch Schutzzölle erhöhte Preise für seine Erzeugnisse erhält, kann er im Ausland niedrigere Preise stellen. Soweit er den durch Preiserniedrigung im Auslande entstehenden Verlust durch Preiserhöhung im Inlande zu decken vermag, leidet er keinen Schaden, und wird konkurrenzfähiger auf dem Weltmarkt. Es kommt hinzu, daß der ausländische Absatz, wenn er zum inländischen hinzutritt, den Gewerbebetrieb in größerem Umfang zu führen gestattet. Dadurch werden die Generalkosten geringer und nicht selten Verluste vermieden, die durch mangelnde Beschäftigung von Kapital und Arbeit bei bloß inländischem Absatz entstehen könnten. Vor allem ist daher eine solche Begünstigung des Exports von Wert, wenn ein Produktionszweig nach der Größe des Anlagekapitals oder nach seiner ganzen inneren Natur eine Beschränkung auf die Versorgung des inländischen Markts ohne Schaden nicht zuläßt. Die Schutzzölle wirken in diesem Fall ganz ähnlich wie Exportprämien. Die inländischen Konsumenten bewilligen mehr, als sie bei freiem Mitwerben bewilligen müßten, und dies Mehr wird verwandt, um einen Export zu ermöglichen, der ohne einen solchen Ersatz verlustbringend wäre und nicht stattfinden könnte.

Das beste Beispiel liefert die Produktion von Eisenbahnschienen und anderm Eisenbahnmaterial in Deutschland. Zum Teil infolge der Schutzzölle, zum Teil weil die preußische Eisenbahnverwaltung von Ausländern zu kaufen Bedenken trägt, haben die deutschen Walzwerke für Schienen in den letzten Jahren den Preis oft bedeutend, man sagt in manchen Fällen um 30—40 Mark per Tonne, höher stellen können, als sie dieselben im Auslande abzugeben genötigt waren. Infolgedessen konnten sie Lieferungen im Auslande zu Preisen übernehmen, die, wenn sie für die ganze Produktion der Walzwerke bezahlt worden wären, dieselben zu Grunde gerichtet hätten.

Das Maß, in welchem Schutzzölle eine derartige Wirkung ausüben, ist außerordentlich verschieden. Die Wirkung wird natürlich in um so geringerem Grade eintreten, je unbedeutender die inländische Schutzzollverteuerung und je kleiner der inländische Absatz eines Unternehmers im Vergleich zum ausländischen ist, und sie wird ganz fehlen, wenn nicht dieselben Unternehmer zugleich für das Inland und

das Ausland produzieren, oder eine Schutzzollverteuerung überhaupt nicht eintritt.

In der Regel werden daher Kleinindustrielle, deren Produkte ins Ausland gehen, für ihren Export wenig oder gar keinen Vorteil aus der inländischen Schutzzollverteuerung ziehen können. Die Großindustrie ist es fast ausschließlich, die durch die Schutzzollverteuerung im Inlande in den Stand gesetzt wird, nach außen billiger liefern zu können.

Klagen über die durch diese Verhältnisse begünstigte Lage ihrer ausländischen Konkurrenten sind vor der Königlichen Kommission seitens englischer Gewerbetreibenden mehrfach erhoben, genauer ausgeführt worden aber nur in dem eben angeführten Beispiel. In diesem Falle wird übrigens von den Vertretern der englischen Eisenindustrie die Hoffnung geäußert, es werde die Begünstigung des Exports der deutschen Walzwerke durch hohe Inlandspreise an Bedeutung verlieren, weil der Bedarf Deutschlands an Schienen infolge des allmählich sich mindernden Eisenbahnbaues im Vergleich zum Export kleiner werde.

Außer dieser versteckten Begünstigung des Exports durch Schutzzollverteuerung werden aber fast überall da, wo das Zollwesen zur Begünstigung einzelner Gewerbe gebraucht wird, auch eigentliche Exportprämien gezahlt. Nur in sehr seltenen Fällen freilich ist das in neuerer Zeit ganz unverhüllt geschehen, fast immer haben sich die Exportprämien in das Steuerwesen unsrer Staaten in der Form von Rückvergütungen ausgelegter Steuern oder Zölle eingedrängt. Das Maß der Rückvergütungen wurde dann so bemessen, daß es die Höhe der wirklich bezahlten Steuern oder Zölle überschritt.

Die englische Volkswirtschaft hat den Einfluß der Exportprämien fremder Länder besonders empfindlich in der Zuckerindustrie und dem Zuckerhandel erfahren. Nach vergeblichen Versuchen, sich mit den kontinentalen Staaten über ein System der Zuckerbesteuerung zu verständigen, hat England im Mai 1874 jede Besteuerung des Zuckers aufgegeben und ist seitdem der Hauptmarkt geworden, welchen die Zucker produzierenden Länder Europas sich einander streitig machen. Es erfreut sich infolgedessen der niedrigsten Zuckerpreise und der größten Zuckerkonsumtion auf den Kopf der Bevölkerung unter allen Staaten. Die Anfertigung von Zuckerwerk, von Fruchtkonserven, Chokolade u. s. w. hat deshalb auch einen bedeutenden Aufschwung genommen. Der Export von diesen Artikeln dürfte, nach der amtlichen Statistik zu schließen, den Betrag von 500,000 £ überschreiten[1]). Diesem Vorteil stehen aber sehr gewichtige Nachteile gegenüber. Die Konkurrenz der durch Schutzzoll und Exportprämien getriebenen Rübenzuckerindustrie hat in den Zucker produzierenden englischen Kolonien eine große wirtschaftliche Bedrängnis verursacht. Die west-

1) In der Handelsstatistik, soweit sie mir zur Zeit zugänglich, wurden diese Artikel bis 1881 unter den nicht unterschiedenen andern Waren, von da ab aber mit Pikles, Vinegar und Sauces zusammen aufgeführt. Der Wert des letztern Postens stieg dadurch von £ 678 882 im Jahr 1880 auf £ 1 350 763 im Jahr 1882.

indischen Kolonien, Britisch Guiana, Mauritius produzierten zwar in den letzten Jahren noch ungefähr ebensoviel Zucker, wie vor 15 Jahren, aber sie decken mit ihrer Produktion einen immer kleineren Teil des englischen Konsums, und nach den Zeugenaussagen vor der Königl. Kommission im Frühling 1886 ist jetzt doch auch eine erhebliche absolute Abnahme in der Produktion eingetreten. Jedenfalls empfinden alle diese Kolonien schwer die Wertverminderung ihres Hauptausfuhrartikels. Für den englischen Markt, auf dem die Konkurrenz ihnen zu mächtig wurde, haben sie sich zum Teil anderswo (in den Vereinigten Staaten', Australien) einen Ersatz suchen müssen. Viel englisches Eigentum in diesen Kolonien ist entwertet, und infolge der sehr üblen Lage der Pflanzer ist denn auch die Einfuhr englischer Produkte vermindert und der Schiffsverkehr zwischen Mutterland und den Kolonien beeinträchtigt worden. Ferner ist das früher sehr bedeutende Gewerbe der Zuckerraffinerie in England durch das Mitwerben der Raffinerien in den Ländern, welche für raffinierten Zucker Exportprämien zahlen, schwer geschädigt. Während im Durchschnitt der Jahre 1860—68 im Vereinigten Königreich auf den Kopf der Bevölkerung nur 2,83 Pfd. Zucker consumiert wurde, der in raffiniertem Zustande eingeführt war, gegen 39,31, der als Rohzucker importiert war, hatte sich das Verhältnis im Jahr 1885 auf 15,75 Pfd. Raffinade gegen 58,53 Rohzucker gestellt. Die Vertreter des Gewerbes vor der Kommission klagten, daß gerade in der letzten Zeit ihre Position immer unhaltbarer werde. Die Einfuhr raffinierten Zuckers habe 1882 138000, 1883 164000, 1884 213000, 1885 260000 Tonnen betragen und werde 1886 noch höher steigen, die Einfuhr von Rohzucker dagegen sei von 20351000 Ztr. im Jahr 1883 auf 19652000 im Jahr 1884 und 19383000 Ztr. 1885 gesunken. Alle Raffinerien in London und Liverpool hätten (April 1886) ihren Betrieb reduziert, verschiedene, und darunter die größte von allen, denselben ganz eingestellt. Viele Arbeiter seien brotlos, ein bedeutendes Kapital entwertet.

Auf diese Thatsache gestützt, haben die Besitzer der Raffinerien wiederholt den Wunsch geäußert, es möge ein besonderer Zoll auf den Zucker eingeführt werden, für dessen Ausfuhr im Ausfuhrlande eine Exportprämie bezahlt worden sei. Von der andern Seite ist ihnen aber entgegnet worden, daß gerade infolge der niedrigen Zuckerpreise, welche die fremden Exportprämien bewirkten, diejenigen Gewerbe in England besonders aufgeblüht seien, welche fertigen Zucker weiter verarbeiteten. Auf einen Arbeiter, der in den Raffinerien entlassen werde, sagte den Petenten der letzte Präsident des Handelsamts, Herr Mundella, kämen zwei, die in dem Konditorgewerbe (confectionery) angestellt würden. Die Raffinerien freilich meinen ihrerseits wieder, auch nach Einführung eines solchen Zolls würde der Zucker in England noch immer billiger sein, als in andern Ländern, und deshalb die Zucker konsumierenden Gewerbe nicht geschädigt werden.

Auch in diesem Einzelfalle kommt die Frage, ob das Schutzzollsystem andrer Staaten Englands Konkurrenzfähigkeit auf neutralen

Märkten geschädigt oder gestärkt habe, auf die Abwägung von zwei entgegenstehenden Momenten hinaus: die Vorteile der geringeren Produktionskosten in England einerseits, der durch öffentliche Einrichtungen und Unterstützungen geförderten fremden Konkurrenz andrerseits. Eine für alle Exportindustrien gültige Beantwortung dieser Frage läßt sich nicht geben. Wir werden später sehen, daß in einigen der wichtigsten Gewerbe das Übergewicht Englands auf neutralen Märkten sich erhalten oder gesteigert hat, in andern aber dürfte das Urteil im entgegengesetzten Sinne ausfallen. Aber während über diese Wirkung immerhin verschiedene Ansichten bestehen können, ist dagegen sicher, daß in den Kulturstaaten Europas, Amerikas und sogar Australiens für den Absatz englischer Produkte in den erhöhten Eingangszöllen wachsende Hindernisse entstanden sind.

Unter diesen Umständen ist es begreiflich, wenn neuerdings in England vielfach und insbesondere auch von mehreren Sachkundigen vor der K. Kommission Zweifel geäußert werden, ob es wohlgethan war, alle Zölle auf fremde Fabrikate zu beseitigen und damit ein Mittel aufzugeben, andre Staaten zu einer liberalen Handelspolitik zu nötigen. Schutzzölle z. B. auf Wollen- und Seidenwaren würden die Produktionskosten der englischen Industrie nicht gesteigert und den Handel nur wenig gehindert haben. Wohl aber hätte man durch das Anerbieten ihrer Ermäßigung oder Beseitigung wahrscheinlicherweise große Staaten des Kontinents veranlassen können, ihrerseits manche Zölle auf britische Fabrikate herabzusetzen. Jetzt hat der Abschluß eines Handelsvertrags mit Großbritannien für fremde Staaten nur geringen Wert, da alle Vorteile, die man sich durch Handelsverträge zu sichern bemüht ist, in England auch ohne dieselben erlangt werden. Die britischen Bevollmächtigten erscheinen bei den Verhandlungen über solche Verträge mit leeren Händen und können, weil sie nichts zu bieten haben, auch nichts mit Erfolg fordern. Eine geschickte und gewandte Handelspolitik dagegen könnte die eigenen Zölle als ein vorübergehendes Mittel zur Förderung des Freihandels in der Welt gebrauchen.

Diese Ansichten haben aber bis jetzt wenig Aussicht, an den entscheidenden Stellen durchzudringen. Unter den vielen Gründen, welche die herrschende Freihandelspartei jener Politik entgegensetzt, dürften zwei vor allem Gewicht haben. Einmal trägt man gerechte Bedenken, die gewerbliche Thätigkeit in wichtigen Zweigen einer wechselnden, in ihren Mitteln und Erfolgen zweifelhaften Handelspolitik auszusetzen und bald eine Gewerbsthätigkeit in bestimmten Richtungen durch Zölle hervorzurufen, bald sie wieder preiszugeben, je nach dem Stande des Zollkriegs und des Zollfriedens mit dem Auslande, dann aber ist zu befürchten, daß jede Rückkehr zu Schutzzöllen in England, wie sie auch immer bedingt und eingeschränkt werden möchte, die schutzzöllnerische Bewegung in der ganzen Welt überaus stärken würde. Es ist gewiß nicht unwahrscheinlich, daß diese Förderung, welche die protektionistischen Richtungen aller Orten durch den Fall des unbedingten Freihandelssystems in England erfahren würden, sich weit mächtiger er-

weisen würde als die Staatskunst englischer Staatsmänner bei Abschluß von Handelsverträgen.

III.
Arbeiter- und Lohnverhältnisse.

Die meisten Zeugen vor der Königl. Kommission und viele Berichte der englischen Handelskammern sehen das größte Hindernis erfolgreicher Konkurrenz der britischen Industrie in den im Vergleich zu andern Ländern — die Vereinigten Staaten und einige englische Kolonien allein ausgenommen — hohen Kosten der Arbeitsleistungen. Die Lebenshaltung, die Ansprüche, der Zeitlohn englischer Arbeiter sei ungleich höher, als der der kontinentalen, die Arbeitszeit viel kürzer. Allerdings leiste der englische Arbeiter in den Arbeitszweigen, an die er gewohnt und für die er vorgebildet sei, in der Regel in derselben Zeit mehr, als der deutsche, französische u. s. w., aber das wiege keineswegs immer den für dieselbe Arbeitszeit zu zahlenden höheren Lohn auf.

Besonders die deutschen Erfolge werden vielfach auf die geringern Lebensansprüche, den niedrigern Lohn, die größere Fügsamkeit unserer Arbeiter zurückgeführt, während die Konkurrenz der Vereinigten Staaten in gewerblichen Produkten auf dem Weltmarkt als zur Zeit des hohen Lohnes halber ganz ungefährlich angesehen wird.

Zwei englische Einrichtungen werden nicht selten von diesem Gesichtspunkte aus getadelt. Einmal die Gewerkvereine, durch deren Organisation die oft übertriebenen Ansprüche der englischen Arbeiter in viel wirksamerer Weise zur Geltung gebracht würden, als das ihren viel schlechter gestellten kontinentalen Standesgenossen möglich sei, und dann die englische Fabrikgesetzgebung, welche die Arbeitszeit vor allem in der Textilindustrie viel mehr beschränke und dadurch die Kosten der Arbeitsleistungen mehr als in andern Staaten erhöhe.

Diese Ansichten sind gewiß einigermaßen gefärbt durch den sozialen Standpunkt derer, die sie aussprechen. Es sind die großen Gewerbetreibenden, welche einerseits den Druck der gewerblichen Lage schwer empfinden und andrerseits bei ihren Bemühungen, an dem wichtigsten Teil der Produktionskosten, dem Arbeitslohn, zu sparen, nicht selten in unangenehme Beziehungen zu ihren Arbeitern kommen. Aber auch der kommerzielle Attaché bei den englischen Gesandtschaften in Europa, Joseph Archer Crowe, dessen sachkundige Aussagen und Berichte zu den wertvollsten Bestandteilen des Kommissionsberichts gehören, spricht die Überzeugung aus, daß die Höhe des Arbeitslohns bei der Konkurrenz mit dem Auslande alle andern Momente an Bedeutung übertreffe. Auch er meint, daß die größere Intensivität, mit der englische Arbeiter meistens arbeiteten, die kürzere Arbeitszeit und den niedrigeren Lohn der deutschen Arbeiter nicht aufwiege.

Versuchen wir die Klagen der englischen Gewerbetreibenden etwas näher zu ergründen und ein eigenes Urteil zu gewinnen, soweit das bei den sparsam vorhandenen Mitteln dazu möglich ist.

Es ist noch nicht lange her, daß ganz andere Ansichten über den Preis der Arbeitsleistungen in England und den wichtigsten kontinentalen Staaten jenseits des Kanals vorherrschten. Das berühmte Buch von Thomas Brassey hatte hauptsächlich den Zweck, zu zeigen, daß, wenn auch der Arbeiter in England durchschnittlich erheblich mehr verdiene und kürzer arbeite, als seine Standesgenossen in andern Ländern, doch dasselbe Quantum geleisteter Arbeit dort dem Arbeitgeber in der Regel nicht teurer zu stehen komme, als anderswo, und daß die Abkürzung der täglichen Arbeitszeit, welche die Fabrikgesetzgebung und die Arbeitervereine durchsetzten, durch erhöhte Arbeitsenergie der Arbeiter meistens wieder eingebracht sei. Es hat diese Abhandlung bei ihrem Erscheinen unsres Wissens nur wenig Widerspruch gefunden, jetzt aber scheint man die Beweisführung in weiten und sachkundigen Kreisen nicht mehr für stichhaltig zu halten. Schon vor einigen Jahren ist sie bekämpft worden in einer Arbeit des Herrn Charles O. Budge, die mir leider nur im Auszuge vorliegt (Journal of the Statistical Society, vol. XLVII, 1884, p. 623 f.). Dieselbe beruht in ähnlicher Weise, wie die von Brassey, auf den Erfahrungen, welche der Verfasser bei der Leitung von Erdarbeiten und Bauten (engineering contracts) in verschiedenen Ländern gemacht hat. Er stellt u. a. folgende Tabelle zusammen:

	Quantität der Arbeit, die in einer gegebenen Zeit geleistet wurde.	Kosten einer bestimmten Quantität geleisteter Arbeit.
(Die durchschnittliche Leistung und die durchschnittlichen Kosten englischer Arbeiter sind als Einheit betrachtet.)		
I. Erdarbeiten.		
Engländer	1,00	1,00
Franzosen, Belgier, Deutsche	0,75—0,90	0,90—1,00
Südeuropäer	0,60—0,85	0,60—0,80
Stärkere indische Rassen	0,40—0,70	0,25—0,60
Schwächere indische Rassen	0,25—0,40	0,20—0,50
II. Gewöhnliches Mauerwerk von Ziegelsteinen (bricklaying).		
Engländer	1,00	1,00
Franzosen, Deutsche, Holländer	0,80—1,00	0,80—1,00
Indier (beste Klasse)	0,40—0,50	0,50—0,65
„ (schlechtere Klasse)	0,30—0,40	0,43—0,60
III. Bearbeitung von Hausteinen.		
Engländer	1,00	1,00
Franzosen, Deutsche	0,75—0,90	0,90—1,00
Südeuropäer	0,55—0,70	0,70—0,80
Indier (beste Klasse)	0,40—0,60	0,65—0,80
„ (schlechtere Klasse)	0,33—0,50	0,60—0,80

Das Resultat, zu dem er in seiner Untersuchung im Gegensatz zu Brassey kommt, ist, daß „je niedriger der Tagelohn, desto niedriger auch die Kosten der Arbeitsleistung sind, aber nicht in demselben Verhältnis“. Dabei ist in Betracht zu ziehen, daß gerade in roher, ausschließlich auf Körperkraft beruhender Arbeit, die hier verglichen wird, die Mehrleistungen englischer Arbeiter besonders groß sind.

Charakteristisch für die eingetretene Änderung der Ansichten ist, daß ein hochangesehener Mann, der von Brassey mehrfach als Auto-

rität zur Stütze seiner Behauptung angeführt wird, jetzt in einem längeren Promemoria über die Lage der englischen Eisen- und Stahlindustrie, das er der K. Kommission vorgelegt hat, seine früheren Aussprüche wesentlich einzuschränken sich veranlasst sieht. Wir meinen Sir Lowthian Bell, den Präsidenten der British Iron Trade Association, dessen Urteil in dieser Frage von nicht geringem Gewicht sein dürfte[1]). Im allgemeinen hält derselbe freilich daran fest, daß der höhere Tagelohn in England durch größere Leistungen der englischen Arbeiter aufgewogen werde. Aber, meint er, man kann nicht behaupten, daß nicht in einigen Zweigen der Eisenindustrie wohlfeilere Arbeitsleistungen die ausländischen Konkurrenten in günstigere Lage setzen. Ein sehr sachkundiger und kompetenter Richter in dieser Frage, ein Deutscher, den er zu Rate gezogen, habe gemeint, das sei fast nur bei den Arbeiten der Fall, bei denen es nicht sowohl auf Muskelkraft, als auf vorgebildete Fertigkeit ankomme. Bei Anwendung komplizierter Maschinen z. B. setze der niedrigere Lohn und die längere Arbeitszeit die deutschen Werke in Vorteil. Indes habe er, Sir Lowthian Bell, doch Puddler in Deutschland gefunden, die auch in dieser schweren Arbeit in derselben Zeit ebensoviel geleistet, wie die englischen, während damals (1879) der Tagelohn für diese Beschäftigung in England (Cleveland) 7 s. 2 d., am Rhein 5 s. 6 d., im westlichen Deutschland 4 s. $10^3/_4$ d., in Belgien 5 s. 1 d. durchschnittlich gewesen sei.

An einer andern Stelle seiner Schrift versucht derselbe Sachkundige eine eingehende und, wie es scheint, sorgfältige Vergleichung der Lohn- und Leistungsverhältnisse der Arbeiter in deutschen und englischen Bessemerwerken auf Grund von Daten, die er selbst 1879 und 80 gesammelt hat. Die Unterschiede in der Höhe des Lohnes und der Größe der Arbeitsleistung zwischen beiden Ländern sind darnach so enorm, daß wir die Angaben nur unter allem Vorbehalt hier wiedergeben. In Bessemer Stahlwerken variierten die Löhne der im Converting department beschäftigten Arbeiter in England zwischen 4 s. $6^3/_4$ d. und 7 s. $0^1/_2$ d. täglich. Durchschnittlich wurden 6 s. $2^1/_4$ d. Tagelohn gezahlt. Die deutschen Löhne bewegten sich zwischen 2 s. $0^1/_4$ d. bis 2 s. $11^1/_2$ d., durchschnittlich beliefen sie sich auf 2 s. 8 d. In dem Schienenwalzwerk (rail mill) waren die niedrigsten Löhne, die gezahlt wurden, 3 s. $2^1/_2$ d., die höchsten 23 s. 2 d. gegen 2 s. 6 d. und 8 s. 7 d. auf dem deutschen Werke. Unter Berücksichtigung des verschiedenen Maßes der Arbeitsleistung stellte sich das Verhältnis zwischen den Werken der beiden Länder damals folgendermaßen.

	England	Deutschland
Converting department.		
Arbeitsleistung auf den Arbeiter	100	81,17
Arbeitskosten auf die Stahlbarren	100	63,24
Durchschnittlicher Verdienst des Arbeiters auf den Tag	100	43,24

1) Sein Bericht ist auszugsweise mitgeteilt im deutschen Handelsarchiv 1886, Septemberheft, S. 698 ff.

	England	Deutschland
Rail mill.		
Arbeitsleistung auf den Arbeiter	100	100
Arbeitskosten auf die Tonne Schienen	100	86,11
Durchschnittlicher Verdienst der Arbeiter p Tag	100	61,18

Das Verhältnis der Kosten eines gegebenen Arbeitsquantums auf deutschen und englischen Puddelwerken wird von Sir Lowthian Bell auf Grund seiner Berechnungen und Vergleichungen durch folgende Zahlen ausgedrückt.

	Deutschland	England
Puddling Mill.	£	£
Delivering materials[1]	4,42	2,45
Engine and firemen	3,30	8,30
Puddlers	63,25	108,50
Shinglers	4,50	11,10
Bogey men, rollers etc.	22,64	12,10
Verschiedene Arbeiten	1,89	2,55
	100,00	145,00
Finishing Mill.		
Delivering materials	2,13	5,34
Enginemen and firemen	4,80	5,00
Furnace men	16,40	30,66
Piling iron, rollers and shearmen	74,03	60,50
Verschiedene Arbeiten	2,64	8,50
	100,00	110,00

Ferner behauptete sowohl Sir Lowthian Bell, wie ein Sachkundiger, der über die Lage des Schiffsbaus vor der Kommission Auskunft gab, daß der höhere Zeitlohn, der auf englischen Schiffswerften im Vergleich mit deutschen, niederländischen und norwegischen gezahlt werde, durch die Mehrleistungen der englischen Arbeiter keineswegs aufgewogen werde. Der letztere Zeuge giebt eine genaue Vergleichung des Verdienstes auf deutschen und englischen Werken, die er mit Hilfe eines deutschen Freundes, der sowohl in Deutschland wie in England auf diesem Gebiet viele Erfahrungen gesammelt, aufgestellt. Platers, sagt er, verdienen jetzt durchschnittlich auf deutschen Werken 5 s. 6 d. täglich, während unsere Leute, ehe sie die Arbeit einstellten, 13 s. 3 d. verdienten. Riveters und holders in Deutschland 4 s. 7 d., in England 8 s., angle iron smiths 5 s. 4 d. und 12 s., caulkers 4 s. und 8 s. 8 d. u. s. w. Der Lohn wurde in beiden Ländern nach dem Quantum geleisteter Arbeit gezahlt, und der deutsche Korrespondent schreibt: „Sie müssen bei diesem verschiedenen Verdienst nicht vergessen, daß unsere Leute nicht so strenge und so rasch arbeiten wie die Ihrigen. Ich denke, daß Ihre Leute, wenn sie hier zu unseren Stücklohnsätzen arbeiteten, ungefähr das Mittel zwischen dem oben für England und Deutschland gegebenen Tagelohn verdienen würden.“ Danach würden die Kosten derselben Arbeitsquanten sich in England immer noch um ca. $^1/_3$ höher stellen als auf den deutschen Werften.

1) Ich ziehe vor, die englische Bezeichnung der verschiedenen Arbeitsleistungen unverändert zu lassen, ebenso wie es der Übersetzer im Handelsarchiv gethan, weil es mir nicht möglich ist, überall mit Sicherheit genau die korrespondierenden deutschen Ausdrücke anzugeben.

Die Vertreter der Gewebeindustrie scheinen ganz überwiegend der Ansicht zu sein, daß in der Maschinenspinnerei sowohl bei Verarbeitung von Baumwolle, wie von tierischer Wolle die Mehrleistung englischer Arbeiter den niedrigeren Lohn und vor allem die längere Arbeitszeit ausländischer Spinnereien nicht aufwiegen könne. Das Resultat der Arbeit sei beim Spinnen mehr von der Qualität der Maschinen als von der des Arbeiters abhängig. Mit der Einführung besserer Maschinen in fremden Ländern verschwinde daher auch die Mehrleistung der englischen Arbeiter (N. 3009, 3010, 3913, 4014 u. passim.)

Der vorher erwähnte Besitzer großer Wollkämmereien in England und Frankreich sieht in den Leistungen der an den Maschinen thätigen Arbeiter ebenfalls wenig Unterschied, dagegen seien alle anderen Arbeiter und Beamte in England so viel tüchtiger, daß der Unterschied im Lohn mehr als aufgewogen werde.

Geteilt scheinen die Ansichten über diesen Punkt in manchen Zweigen der Weberei zu sein. Ein Sachverständiger, der über die Kammgarnweberei Auskunft giebt, meint, der Zeitlohnunterschied zwischen England und Frankreich sei ungefähr wie 20:16 (1 Shilling = 1 Frank), aber in vielen, wenn auch nicht in allen Fällen produziere der englische Weber so viel mehr, daß dieser Unterschied im Zeitlohn dadurch völlig ausgeglichen werde. Andere freilich, die andere Zweige der Gewebeindustrie vertreten, halten die niedrigen Löhne und die lange Arbeitszeit anderer Länder für im höchsten Grade verderblich; so z. B. meint ein Sachverständiger für die Tuchindustrie in Leeds, daß darin die Ursache der deutschen und französischen Erfolge hauptsächlich zu suchen seien (6389), freilich ohne deshalb an der Konkurrenzfähigkeit seiner Landsleute im allgemeinen zu verzweifeln. Am meisten aber klagen über diesen Punkt die Vertreter der Seidenindustrie, die den Verfall derselben in England überwiegend aus den niedrigen Löhnen in den konkurrierenden Bezirken des Kontinents herleiten. Der Präsident der Handelskammer von Macclesfield glaubt, daß auch die Franzosen ebenso wie seine Landsleute hauptsächlich infolge der niedrigen deutschen, schweizerischen und italienischen Löhne immer mehr aus dem Felde geschlagen würden. An den oberitalienischen Seen seien 18000 in Seide gehende Webstühle, an denen die Weber bei 14stündiger Arbeitszeit nur 8—9 d. täglich verdienten u. s w.

Außer den Berichten der Königl. Kommission liegt uns nur sehr wenig vor, das uns befähigte, über Leistungsfähigkeit der Arbeiter und die Kosten gleicher Arbeitsleistungen in England und anderen Ländern ein wohl begründetes Urteil zu gewinnen.

Über einen speziellen, aber sehr wichtigen Arbeitszweig hat vor einigen Jahren Jannasch a. a. O. S. 307–21 in dieser Beziehung sorgfältige Ermittlungen angestellt. Nach denselben ist bei erheblich höherem Zeitlohn in England doch die Ausgabe an Lohn für ein Kilogramm Baumwollengarn gleicher Qualität in England noch ein wenig kleiner als im Elsaß. Die Vergleichung ist nur für diese beiden Länder von Jannasch genau durchgeführt. In der Schweiz z. B. dürfte die Ausgabe an Lohn für ein gleiches Quantum Garn sich niedriger

stellen als im Elsaß und in England. Aber auch in den beiden von ihm verglichenen Ländern sieht Jannasch wohl mit Recht die Ursache des ungleichen Arbeitserfolgs viel weniger in der verschiedenen Arbeitsenergie der Arbeiter als in der ungleichen Qualität der Maschinen, mit denen sie arbeiten. So weiß man nie, wenn man von verschiedenen Leistungen bei gleichartigen Vorrichtungen in verschiedenen Ländern hört, wie viel davon auf die Einrichtungen der Werkstätten und Fabriken, insbesondere die Maschinen und Werkzeuge, wie viel auf den Arbeiter selbst zurückzuführen ist.

Noch unbrauchbarer für die Bemessung der Arbeitskosten und Arbeitsleistungen in verschiedenen Ländern sind die Berechnungen der jährlichen Lohnausgaben per Spindel oder Webstuhl, wie sie in einem Artikel des Journal of the Statistical Society, vol. XLVII, S. 614 ff. von Jeans angestellt sind. Denn da tritt zu der verschiedenen Qualität der Maschinen noch die ungleiche Dauer ihrer Beschäftigung als wesentlich mitbestimmende Ursache der größeren oder geringeren Lohnausgabe hinzu.

Ein Punkt aber ist bei Vergleichung der Arbeits- und Lohnverhältnisse Englands und anderer Länder zweifellos, daß nämlich die Arbeitszeit in diesen fast durchgehends weniger durch die Gesetzgebung beschränkt und thatsächlich länger ist als in jenen. Auf diesen Punkt legen denn auch fast alle Vertreter der Gewebeindustrie vor der Kommission mehr Gewicht als auf die verschiedenen Lohnsätze. Denn wenn auch vielleicht die kürzere Arbeitszeit zum Teil oder ganz durch größere Arbeitsenergie aufgewogen werden kann, es bleibt bei unbeschränkter Dauer der Arbeit ein unleugbarer Vorteil der Werkbesitzer, daß sie das Anlagekapital ihrer Fabriken viel mehr auszunutzen imstande sind. Durch Verwendung abwechselnder Arbeitsschichten können dabei auch die Nachteile einer Überarbeitung der Arbeiter oft ganz vermieden oder doch sehr vermindert werden. Ferner vermögen kontinentale Arbeitgeber, welche die Arbeit der erwachsenen Arbeiterinnen unbeschränkt ausdehnen dürfen, günstige Konjunkturen durch Nacht- und Sonntagsarbeit viel besser auszubeuten.

In der englischen Gewebeindustrie, aus der die Klagen über diesen Unterschied vorzugsweise verlauten, haben die Bestimmungen über die Arbeitszeit der erwachsenen Mädchen und Frauen zur Folge gehabt, daß allgemein eine normale wöchentliche Arbeitszeit von 56½ Stunden ungefähr innegehalten wird. Wir sagen ungefähr, denn auch in England wird behauptet, daß es den Aufsichtsbehörden nicht immer gelingt, die Durchführung der Fabrikgesetzgebung strenge zu erzwingen[1]), aber schwerlich dürften diese Überschreitungen das Maß erreichen, in

1) Vergl. darüber insbesondere die interessante Aussage eines Arbeiters vor der Kommission (II 1. p. 173 ff.). Derselbe behauptet, daß die meisten Fabrikanten in Lancashire die Arbeitszeit dadurch in ungebührlicher Weise ausdehnen, daß sie einige Minuten früher die Arbeit anfangen und später aufhören lassen und die Frühstücks- und Mittagspause etwas abkürzten. Die so gewonnene Zeit, welche man cribtime nenne, veranschlagte er auf ½ Stunde täglich. Indessen erklärt er, daß in einigen Orten, und zwar gerade in der ersten Fabrikstadt, in Manchester, diese üble Praxis nicht vorkomme.

welchem in manchen Bezirken des Kontinents die viel weiteren Schranken der dortigen Fabrikgesetze übertreten werden. In manchen Fällen haben vielmehr, wie es scheint, die Arbeitervereine Einschränkungen der Arbeitszeit noch über das gesetzliche Maß hinaus durchgesetzt.

In der kontinentalen Gewebeindustrie dagegen bestehen fast durchgehends längere, zum Teil recht viel längere Arbeitszeiten. Nur beispielsweise führen wir einige Äußerungen deutscher Fabrikinspektoren über die Arbeitsdauer in diesen Gewerbszweigen an. So sagt der Fabrikinspektor für den Regierungsbezirk Düsseldorf in seinem letzten Bericht: In den Spinnereien jeder Art ist die $13^1/_2$—14stündige Schicht mit zwölf wirklichen Arbeitsstunden die Regel. Einzelne Baumwollen- und Streichgarnspinnereien arbeiten jedoch regelmäßig um ein bis zwei Stunden länger, so daß die Arbeiter von früh 6 bis 12 Uhr und von 1—8 bezw. 9 Uhr stetig beschäftigt sind. In anderen Baumwoll- und Streichgarnspinnereien sind dagegen 11—$11^1/_2$, in einer Streichgarnspinnerei nur 10 wirkliche Arbeitsstunden üblich. Eine ähnliche Verschiedenheit liegt betreffs der Webereien vor. Während in einzelnen Streichgarn- und Halbwollwebereien selbst in den flottesten Geschäftszeiten nur 10 wirkliche Arbeitsstunden üblich sind, haben andere Betriebe gleicher Art deren im Winter 10, im Sommer 11, und wiederum andere während des ganzen Jahres 11, 12 und in Zeiten guten Geschäftsganges selbst 13—14 Arbeitsstunden. Baumwoll- und Buntwollwebereien haben gewöhnlich 11—12stündige Arbeitszeit, die aber in flotter Geschäftszeit hier und da um eine bis anderthalb Stunden vermehrt wird. Auch in den Seiden- und Sammetwebereien ist die 11—12stündige und in den Riemendrehereien die 12stündige Arbeitszeit eine bei jeder Konjunktur häufig durchbrochene Regel. (Mitteilungen aus den Jahresberichten der mit Beaufsichtigung der Fabriken betrauten Beamten, X. Jahrg., 1885, S. 54.) Für die beiden anderen Gegenden, in welchen sich die Gewebeindustrie Deutschlands vorzugsweise konzentriert, Sachsen und Elsaß, geben die diesjährigen Mitteilungen aus den Jahresberichten keine Auskunft. Es wird nur erwähnt, daß die Arbeitszeit in dem erstern Lande zum Teil eine sehr hohe sei. Die früheren Berichte aber entfalten Materialien genug, um die Wahrheit dieser Bemerkung zu bestätigen. Elf- bis zwölfstündige Arbeitszeit scheint in den Inspektionsbezirken von Chemnitz und Plauen noch die Regel zu sein, die oft überschritten, nur in seltenen Fällen nicht erreicht wird, Nachtarbeit und Sonntagsarbeit nicht selten vorzukommen. Die elektrische Beleuchtung, sagt der Fabrikinspektor für Chemnitz in seinem Bericht für 1883, habe zur Folge gehabt, daß die Fabrikarbeit in einzelnen Fällen zur ununterbrochenen geworden ist und voraussichtlich auch noch in anderen auf die Nachtzeit ausgedehnt werden wird. Bedauerlicher Weise findet aber weibliches Arbeitspersonal gerade bei denjenigen Betrieben, bei welchen eine regelmäßige Nachtarbeit stattfindet, vorwiegend Verwendung u. s. w. (Amtliche Mitteilungen aus den Jahresberichten der Fabrikinspektoren, 1883, S. 402.)

Ganz ähnlich, wie in Deutschland, dürften die Zustände in Frankreich sein. Die wöchentliche Arbeitszeit in französischen Baumwollen-so-

wohl wie Wollenspinnereien wird auf ca. 72 Stunden angegeben und von verschiedenen Sachkundigen vor der Kommission als Hauptursache ihres Erfolges gegenüber der englischen Konkurrenz angegeben. Von italienischen Baumwollenspinnereien in Venedig und Umgegend behaupteten die Vertreter der Oldham Master Spinners Association, daß sie 132 Stunden wöchentlich im Gange seien und es deshalb auf eine wöchentliche Produktion von 50—60 hanks per Spindel brächten, während die englischen nur 28 hanks erreichten.

Am meisten wird über den Mangel einer die Arbeiterinnen und Kinder vor Überarbeitung schützenden Gesetzgebung in Indien geklagt, vielleicht weil man dort am ersten Berücksichtigung derselben und Abhülfe durch die englische Regierung hoffen darf. „Die indischen Spinnereien sind Schlupfwinkel der größten Grausamkeit und Habgier," sagt ein Sachkundiger. „Wenn dort eine Ordnung bestände nach Grundsätzen der Menschlichkeit, Sittlichkeit und Gesundheitspflege, wie wir sie in unserer Fabrikgesetzgebung haben, so würden $^{5}/_{6}$ der Fabriken gar nicht gebaut und das Kapital in anständigere Bahnen geleitet sein zur Entwicklung der natürlichen Wohlstandsquellen des Landes. — Trotz der verderblichen Wirkung der Überarbeitung, ungesunder Einrichtungen und schweren Druckes auf Frauen und Kinder haben die Fabriken 14 Stunden und mehr tägliche, 7 Tage wöchentliche Arbeitszeit" (II 1. 368). „Wir könnten die Spinnereien von Bombay und Umgegend leicht schlagen," meint ein anderer, „wenn sie unter denselben humanen Beschränkungen arbeiteten wie wir" (N. 496).

Aus allen diesen Aussagen und Berichten geht jedenfalls das hervor, daß sich ein, wie es scheint, erheblicher Teil der englischen Großindustrie durch hohen Arbeitslohn und kurze Arbeitszeit in ihrer Konkurrenzfähigkeit jetzt wesentlich beeinträchtigt fühlt. Es ist auch, meinen wir, kein Grund, den Aussagen, welche versichern, daß die Kosten gleicher Arbeitsleistungen größer sind als in den kontinentalen Staaten, nicht Glauben zu schenken.

Aber wie kommt es, daß diese Klagen jetzt lauter erschallen?

Die Differenzen des Lohnes und der Arbeitszeit zwischen England und den industriellen Gegenden des Kontinents stammen doch nicht von gestern.

Hin und wieder scheint man die Erklärung darin zu finden, daß der Geldlohn der Handarbeit in England während der letzten Jahrzehnte mehr gestiegen sei als in Deutschland oder in Frankreich und der Schweiz. Aber gewiß mit Unrecht. Das Gegenteil dürfte viel eher der Fall sein. In seinen vortrefflichen Arbeiten über den Fortschritt der arbeitenden Klassen im letzten halben Jahrhundert (Journal of the Statistical Society, XLVI 1883 p. 593 ff. und XLIX 1886 p. 28 ff.) schätzt der Direktor des statistischen Departements im Handelsamt, Herr Giffen, die Erhöhung des Verdienstes der Lohnarbeiter in England während des letzten halben Jahrhunderts auf 50—100% bei einer gleichzeitigen Verkürzung der Arbeitszeit um ca. 20%. Sein erster Artikel hat zu manchen Streitverhandlungen und zu mehrfach erneuter Untersuchung der Frage Anlaß gegeben. Aber im ganzen

dürften seine Behauptungen dadurch nur bestätigt sein. In einzelnen Gewerben und in einzelnen Gegenden kommen natürlich Abweichungen vor. So kommt z. B. der Präsident der Manchester Statistical Society, Mr. Montgomery, auf Grund von Angaben, die hauptsächlich in der Umgegend von Manchester gesammelt sind, zu einer etwas kleineren Steigerung von durchschnittlich nur $40^7/_{12}$ %, in einzelnen anderen Fällen aber ist eben auch wohl noch mehr als das Maximum der von Giffen angenommenen Progression nachweisbar. Die Vergleichungen des Lohnes in verschiedenen Zeiten, welche für die K. Kommission von mehreren Seiten aufgestellt sind, gehen nicht 50 Jahre, sondern höchstens bis 1850 zurück. Die eingehendste und umfassendste Lohnstatistik für diesen Zeitraum hat der K. Kommission der Präsident der Handelskammer von Manchester, Herr George Lord, mitgeteilt (I p. 98, 99). Er berechnet eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 39,18 % in 10 der wichtigsten Gewerbszweige der Grafschaft Lancashire für die Zeit von 1850—83; in der Eisenindustrie, die freilich von geringer Bedeutung in Lancashire ist, findet er eine Abnahme des Lohnes um 14,88 %. Aber die Art, wie diese Prozentsätze ermittelt sind, ist mit Recht als irreführend getadelt worden. Der Verfasser berechnet nämlich die Procentsätze der Lohnbewegung seit 1850 getrennt für jede Beschäftigungsart und zieht dann den Durchschnitt für jeden Gewerbszweig und endlich für alle Gewerbe zusammen. Dabei werden dann Beschäftigungsarten, die sehr wenig und die sehr viele Arbeiter beschäftigen, solche, die im Lauf der Periode fast ganz durch andere verdrängt sind und nur noch einen Rest von Arbeitern zu Notpreisen beschäftigen und andere, welche während derselben aus kleinen Anfängen sich entwickelt haben, gleichwertig gerechnet. Der Handelskammerpräsident hat denn mit Rücksicht auf diese Einwendungen eine andere Rechnung der K. Kommission eingereicht, in der er angiebt, wie viel Lohn in zwei großen Unternehmungen zum Spinnen und Weben von Baumwolle auf je 1000 Webstühlen an sämmtliche bei denselben und den zugehörigen Spindeln und anderen Produktionsvorgängen unter Annahme einer gleichen Anzahl von Arbeitern aller Art nach den im Jahre 1850 und 1883 bestehenden Lohnsätzen wöchentlich zu zahlen war. In dem ersten Werke belief sich die wöchentlich zu zahlende Summe 1850 auf £ 231. 3. 0, 1883 auf £ 403. 16. 0, die Vermehrung der Lohnsumme betrug also 74,69 %. In dem zweiten war die Summe für 1850 £ 282. 13. 11, 1883 aber 513. 16. 5, also 81,75 %. Die Zahlen geben die durchschnittliche Erhöhung des Einkommens aller Arbeiter, auf die es uns hier allein ankommt, genau wieder, aber nicht die Vermehrung der Kosten eines gleichen Quantums von Arbeitsleistungen. Denn sie beruhen auf der Annahme einer gleichen Zahl von Arbeitern für je 1000 Webstühle zu Anfang und Ende der Periode, während doch im Verlauf derselben die Leistungsfähigkeit von Arbeitern und Maschinen sehr gestiegen ist. Die eine Fabrik berichtet, daß ein Weber im Jahre 1850 durchschnittlich auf 2,74, 1883 aber auf 3,88 Webstühle kam. Ebenso wie George Lord für Baumwollenindustrie, hat Sir Lowthian Bell das Maß der Erhöhung des Arbeitsverdienstes in der Eisenin-

dustrie genauer in Prozentsätzen zu berechnen versucht. Er berechnet für die Periode von 1850—81 eine Erhöhung des Verdienstes der

Fitters and machinemen	um	18,58 %
Blacksmiths	„	23,24 %
Strikers to blacksmiths	„	21,95 %
Joiners	„	39.62 %
Bricklayers	„	40,12 %

u. s. w.

Diese Mitteilungen dürften genügen, um ungefähr die Grenzen zu bezeichnen, innerhalb deren sich die Erhöhung des Geldlohnes der handarbeitenden Klassen in England während der letzten 30—50 Jahre ungefähr gehalten hat.

Aus Deutschland und Frankreich liegt kein so umfassendes Material über die gleichzeitige Lohnerhöhung vor, aber doch genug, um daraus zu erkennen, daß dieselbe in den industriellen Bezirken dieser Länder im ganzen ebenso groß oder größer als in England gewesen ist. Die englischen Schriftsteller, welche diese Frage behandelt haben, weisen selbst auf diese Thatsache hin. J. S. Jeans a. a. O. beruft sich besonders auf Angaben, welche er dem Annuaire Statistique de la France über die Lohnsteigerung in Paris und den französischen Provinzen entnommen hat. Danach betrug die durchschnittliche Lohnsteigerung in 22 der wichtigsten städtischen Gewerbe von 1853—83 in Paris 53 %, in den Provinzen 65 %. Giffen führt eine Anzahl von Vergleichungen älterer mit neueren Lohnsätzen aus Yves Guyot, Principes de l'Economie Sociale an. Von denselben dürften für unsern Zweck am brauchbarsten die über den Lohn in Mühlhauser Baumwollenspinnereien im Jahre 1853 und 1880 sein. Danach stieg der Lohn in dieser Periode für die verschiedenen in den Spinnereien beschäftigten Arbeiterklassen um 60 bis 256 %; bei der besonders zahlreichen Klasse der mule spinners um 143 %, im Durchschnitt aller Klassen um 121 %. Wir machen ferner aufmerksam auf die Angaben, welche Soetbeer in der zweiten Ausgabe der Materialien zur Erläuterung und Beurteilung der wirtschaftlichen Edelmetallverhältnisse und der Währungsfrage über die Lohnerhöhung in Deutschland S. 89 ff. gesammelt hat. Nach denselben übertraf in Hamburg der jährliche Lohnbetrag in der Periode von 1879—86 den in der Zeit von 1848—51

bei Steinhauern	um	98 %
„ Steinsetzern 1. Klasse	„	80,29 %
„ „ 2. Klasse	„	65,87 %
„ Steinsetzern, Arbeitsleuten 1. Klasse	„	126,62 %
„ „ „ 2. Klasse	„	115,83 %
„ Erdarbeitern	„	104,55 %

Der Lohn der Eisenbahnbeamten unterster Kategorie bei den preußischen Staatseisenbahnen wurde nach derselben Quelle von 1850 bis 1885 um 102,5 % erhöht. Für ein einzelnes Gewerbe hat der Bericht der Enquetekommission für die Leinen- und Baumwollenindustrie viele Angaben gesammelt. Die Zeugenaussagen vor derselben, soweit sie über einen längeren Zeitraum berichten, geben die Lohnerhöhung erwachsener Arbeiter in Baumwollenspinnereien an

für Bayreuth von 1859—77	auf	74 %
„ Augsburg seit 1860 . .	„	60 %
„ Kuchen von 1850—76 . mit einem Rückgang bis 1879 von 5—7 %	„	40—50 %
„ Hohenfichte seit 1859 .	„	110—120 %
„ Breslau seit 1859 . .	„	80 %

So sporadisch alle diese Notizen auch sind, der Umstand, daß durchgehends aus Deutschland und Frankreich Lohnerhöhungen berichtet werden, die den englischen gleichkommen oder sie und zwar zum Teil erheblich übersteigen, läßt die Annahme nicht zu, daß die Differenz der Löhne in den großen ExportindustrienEnglands und der wichtigsten kontinentalen Staaten sich zu Ungunsten der englischen Fabrikanten verändert habe. Im Gegenteil eine raschere Lohnsteigerung in den Hauptsitzen der deutschen und französischen Industrie als in England dürfte wahrscheinlich sein.

Eher als durch unverhältnismäßige Steigerung des Arbeitslohnes könnten sich die Konkurrenzverhältnisse mancher englischen Exportindustrien durch die Fabrikgesetzgebung verschlechtert haben. Zwar sind auch anderswo Fortschritte in dieser Gesetzgebung gemacht worden und thatsächlich Verkürzungen der Arbeitszeit eingetreten, aber doch wohl kaum in solchem Maße und in so großer Verbreitung wie in England. Dennoch müssen wir Bedenken tragen, darin den Hauptgrund der Klagen über verhältnismäßig erhöhte Arbeitskosten in England zu sehen, denn im ganzen wird von den Sachkundigen nicht bestritten, daß die Beschränkung der Arbeitszeit die Leistungsfähigkeit und die Tüchtigkeit des englischen Arbeiterstandes erhöht habe. Nur sehr wenige unter den von der Kommission vernommenen Zeugen verlangen insofern eine Änderung, als sie die Arbeitszeit der erwachsenen Frauen freigegeben zu sehen wünschen.

Es scheint uns daher wahrscheinlich, daß jene Erscheinung hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückzuführen ist, einmal darauf, daß die veränderte Welthandelsstellung Englands und die Fortschritte der kontinentalen Industrie Lohndifferenzen, die früher nicht lästig empfunden wurden, nun als störende Hindernisse der Konkurrenzfähigkeit erscheinen lassen und dann darin, daß die kontinentalen und besonders die deutschen Arbeiter infolge längerer Übung und Schulung und der allgemeinen industriellen Entwickelung leistungsfähiger geworden sind.

Es läßt sich natürlicherweise nicht im voraus beurteilen, welche Energie und welche Begabung die verschiedenen Nationen unter dem Sporn des verschärften Mitwerbens entwickelt werden. Wenn aber die Lage der Dinge ungefähr so bleibt, wie sie jetzt zu sein scheint, so dürfte es wahrscheinlich erscheinen, daß vor allem ein gewisser Druck auf die Höhe des Lohnes in England eintreten wird und daß die englischen Löhne sich denen der ersten industriellen Nationen des Kontinents einigermaßen nähern werden. Eine Nivellierung des zur Zeit

noch sehr bedeutenden Unterschiedes im Lohne zwischen England einerseits, Deutschland, der Schweiz, Belgien und Frankreich andererseits dürfte dann unausbleiblich sein.

In der Höhe des in den Exportindustrien gezahlten Geldlohnes spricht sich am deutlichsten die wirtschaftliche Kraft aus, welche die leitenden industriellen Nationen bei ihrem Wettwerben auf dem Weltmarkt bewähren. Denn wenn alle dieselben Preise für ihre Fabrikate auf dem Weltmarkt erhalten, so folgt daraus, daß je nach der Produktivität der nationalen Industrien die Höhe des Lohns eine verschiedene ist. Der Geldlohn der Arbeit in den Exportindustrien übt aber bei diesen Völkern auch einen maßgebenden Einfluß auf die anderen Lohnverhältnisse aus. Deshalb muß eine Änderung in dem Verhältnis der wirtschaftlichen Kraft der Nationen auch auf die Verschiedenheit des Geldlohns bei denselben einwirken.

Es will uns scheinen, als ob diese Wirkung der ungünstiger gewordenen kommerziellen und industriellen Stellung Englands schon erkennbar wäre. In einer ganzen Reihe von Gewerben hat in England seit 1882 eine sehr erhebliche Lohnreduktion stattgefunden. Die Fälle, in denen noch derselbe Lohn bezahlt wird, dürften eine Ausnahme sein. In Deutschland und der Schweiz ist das in gleichem Maße wohl kaum der Fall gewesen. Das ist wenigstens der Eindruck, den wir bei einer sorgfältigen und unbefangenen Durchsicht des überaus reichen Materials, welches in den Berichten der Kgl. Kommission, sowie in Zeitungsnachrichten aus dem ersteren Lande uns vorliegt, sowie der viel sparsameren Angaben, die wir über die deutsche Lohnbewegung der letzten Jahre gesammelt haben [1]). Eine Reduktion des Geldlohns der Arbeiter ist gewiß eine unerfreuliche, mit großen sozialpolitischen Nachteilen verbundene Ercheinung. Die Gefahr, die für England da vorliegt, wird auch im Lande selbst von manchen Seiten wohl erkannt und sogar übertrieben. Ein Sachkundiger aus der Baumwollenindustrie, Fabrikant in Lancashire, ruft in seinem Gutachten aus: „Die Frage entsteht, wird der britische Arbeiter durch das Mitwerben auf das Niveau des kontinentalen Arbeiters heruntergebracht werden und dann allmählich auch auf das des asiatischen.“ (II, 1, p. 369.)

Zur Zeit freilich ist die Verschiedenheit im Lohn und der Lebenshaltung noch eine sehr bedeutende, und für die Konkurrenzfähigkeit der englischen Industrie auf dem Weltmarkt liegt darin eine große Sicherheit, daß, wenn der Kampf immer schärfer entbrennt, viel eher eine Verminderung der Lohnsätze in England möglich ist, als in allen mitwerbenden Ländern, die Vereinigten Staaten allein ausgenommen. Die Gefahr, daß eine Einschränkung des Exports erfolgen muß, weil

1) Die amtlichen Mitteilungen aus den Jahresberichten der mit Beaufsichtigung der Fabriken betrauten Beamten für 1885 S. 109 berichten, daß die Löhne im großen und ganzen sich auf ihrer bisherigen Höhe erhalten, in einzelnen Fällen sogar gestiegen sind. Fast alle Berichte über Lohnverhältnisse in dem Report der englischen Untersuchungskommission dagegen geben von einer großen Depression auf dem Arbeitsmarkt Kunde.

eine Lohnherabsetzung nicht weiter möglich, liegt daher in England ferner. Eine genaue Vergleichung des Erwerbs der verschiedenen Arbeiterklassen in verschiedenen Ländern ist freilich bei dem gegenwärtigen Stande der Lohnstatistik nicht möglich. Die ungleiche Art der Erhebung und die verschiedene Art der Berechnung durchschnittlicher Lohnsätze beeinträchtigen auf's wesentlichste die Vergleichbarkeit der Angaben über Arbeitslohn. So viel aber läßt sich doch mit Sicherheit aus dem vorhandenen Material entnehmen, daß in England das durchschnittliche Geldeinkommen der Arbeiter in denselben Beschäftigungsarten bei in der Regel kürzerer Arbeitszeit erheblich höher ist als in Frankreich und noch viel höher als in Deutschland und der Schweiz, und daß die letzteren Länder wieder einen höheren Arbeitslohn haben als Italien oder gar Ostindien. Es ist freilich, um diese Überzeugung zu gewinnen die Durchsicht eines umfassenden Materials notwendig. Denn gerade weil gegen die Vergleichung einzelner Zahlen immer Bedenken obwalten, kann man nur deshalb zur Sicherheit gelangen, weil jene Thatsache sich aus allem statistischen Material, wie verschiedenartig es auch sein mag, mit Übereinstimmung ergiebt. Nach Umfang und Charakter dieser Arbeit müssen wir uns darauf beschränken, einige Beispiele von der Verschiedenheit der Lohnverhältnisse in Deutschland und in England zu geben, wohl wissend, daß wir damit einen Beweis eigentlich nicht führen, sondern daß eine genaue Vergleichung die kritische Verarbeitung eines sehr viel größeren Materials erfordern würde.

Die besten und zuverlässigsten Angaben über Lohnverhältnisse in England dürften diejenigen sein, welche auf Grund amtlicher Ermittlungen in den Miscellaneous Statistics von Zeit zu Zeit publiziert sind. Die letzten finden sich Part XI, S. 412 ff. und beziehen sich auf das Jahr 1880. Uns ist keine ähnliche Zusammenstellung detaillierter Angaben von Arbeitslöhnen aus irgend einem Teile von Deutschland bekannt. Die Lohnstatistik, welche bei Gelegenheit der Ausführung des Krankenversicherungsgesetzes aufgenommen ist und deren Resultate für Preußen und die freien Städte in diesen Jahrbüchern (Bd. X, 263 ff.) von Dr. Hirschfeld in dankenswerter Weise publiziert sind, bezieht sich nur auf den ortsüblichen Tagelohn gewöhnlicher Tagesarbeiter, d. h. solcher Arbeiter, welche wegen Mangels technischer Übung noch keinem bestimmten Gewerbe zuzuzählen sind. Damit stimmt die Klasse von Arbeitern so ziemlich überein, welche in der englischen Statistik als labourers bezeichnet zu werden pflegt. Sie erhalten durchweg einen geringeren Lohn als die gewerblichen Arbeiter, die noch nicht vollständig ausgebildeten Hilfsarbeiter ausgenommen. So bekamen z. B. in den Gaswerken zu Liverpool die gewöhnlichen Heizer und die Schmiede 35 sh., die Röhrenleger 26 sh., die Lampenanzünder 23 sh., die labourers 21 sh. wöchentlichen Lohn. Dagegen berichtet Hirschfeld a. a. O., daß die Ermittlungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin, angestellt im Februar 1884, eine Reihe von Lohnsätzen gewerblicher Arbeiter anführen, die unter dem für Berlin zum Zwecke der Krankenversicherung festgesetzten ortsüblichen Tagelohn bleiben. Man

wird daher den deutschen Lohnverhältnissen gewiß gerecht werden, wenn man jenen ortsüblichen Tagelohn mit dem Verdienste englischer labourers vergleicht. In den Miscellaneous Statistics a. a. O. finden wir den Wochenlohn solcher labourers 45mal, den Tagelohn 4mal, den Stundenlohn 18mal verzeichnet. Der geringste Wochenlohn, der vorkommt, beträgt 14½ sh., in 12 Fällen beläuft er sich auf weniger als 18 sh., in 18 Fällen auf 18—21 sh., in 12 Fällen 21 sh. und darüber bis zu dem Maximum von 26 sh. Einmal wird ein Wochenlohn von 16½—21, ein anderes Mal von 16½—21½ und endlich noch von 15—20 sh. notiert. In den vier Fällen, in denen der Lohn für den Tag berechnet ist, wird derselbe auf 3 sh.—3 sh. 2 d. angegeben. Der Lohn für die Stunde beträgt einmal 4 d., zehnmal 4—5 d. und sechsmal mehr als 5 d., einmal 4½—6 d. Die Orte, für welche diese Lohnangaben gelten, sind durchgehends größere Städte Englands und Schottlands mit ihren näheren Umgebungen. Nur einmal ist die irische Hauptstadt und Umgegend erwähnt. Wir können daher von den deutschen, für die Krankenversicherung gemachten Erhebungen nur die für die größeren Städte damit vergleichen. Nach den Berechnungen von Hirschfeld betrug der Tagelohn für erwachsene männliche Arbeiter in den Städten Preußens und in den freien Städten mit mehr als 100000 Einwohnero 2 M. 16 Pf., von 50—100000 2 M. 6 Pf., von 20—50000 1 M. 77 Pf. Der Durchschnittslohn in den größten Städten erreicht daher noch nicht das Minimum, welches in den englischen Tabellen vorkommt. Man wird sagen dürfen, daß, wenn die englischen und preußischen Erhebungen einigermaßen zutreffen, der gemeine Tagelohn in den englischen Städten und industriellen Bezirken durchschnittlich mindestens 50% höher ist als in den größten preußischen und freien Städten.

Für die ländlichen Arbeiter hat Herr Giffen aus den Berichten der assistant commissioners der Kgl. Kommission zur Untersuchung der Notlage der Landwirtschaft alle Angaben über den Tagelohn gesammelt und im Journal of the Statist. Soc. vol. XLIX S. 77 mitgeteilt. Danach schwankt der wöchentliche Verdienst des gewöhnlichen erwachsenen landw. Arbeiters in den verschiedenen Grafschaften Englands und Schottlands zwischen 12 und 18 sh. incl., in der großen Mehrzahl der Grafschaften zwischen 13 und 16 sh. incl. und dabei wird bemerkt, daß in manchen Fällen noch Naturalien neben dem Lohne gewährt werden, die nicht in den angegebenen Lohnsätzen inbegriffen sind. Die Angaben bestätigen die Zuverlässigkeit der Tafeln der Miscellaneous Statistics, denn die Differenz zwischen dem Lohn in der Landwirtschaft und in großen industriellen Städten, welche sich bei ihrer Vergleichung ergiebt, dürfte den Erfahrungen anderer Länder entsprechen. Die Untersuchung der englischen Landwirtschaft fand in den Jahren 1879—83 statt, und aus dieser Periode fehlen Erhebungen über den landwirtschaftlichen Lohn in Deutschland. Die bekannte Untersuchung der vom Kongreß deutscher Landwirte eingesetzten Kommission, über welche Prof. Frhr. v. d. Goltz im Jahre 1875 Bericht erstattet hat, wurde im Sommer 1873 vorgenommen. Das Jahr 1873 war im ganzen eine Zeit lebhaft gesteigerter Nachfrage auf dem

Arbeitsmarkt in Deutschland; aber doch dürfte in manchen Gegenden Deutschlands der ländliche Lohn seitdem noch etwas gestiegen, nur in sehr wenigen gefallen sein. Im Durchschnitt wird der Unterschied aber nicht groß sein, und deshalb kann man immerhin die Resultate der damaligen Erhebung, die, was auch gegen sie gesagt worden ist, die beste ist, die wir in Deutschland haben, mit den von Giffen gesammelten Daten vergleichen. Der niedrigste durchschnittliche Tagelohn, der in einem der 74 territorialen Bezirke Deutschlands, welche unterschieden wurden, ermittelt wurde, betrug 7 Sgr., der höchste 23,8 Sgr. Da der letztere aber nur in dem Gebiet der Stadt Bremen unter überwiegendem Einfluß der großen Stadt vorkam, so muß er für unsere Vergleichung eigentlich wegfallen. Die demnächst hohen Sätze sind 19,1 und 19 Sgr. im Oberelsaß und im Reg.-Bez. Arnsberg. Auch bei dieser Vergleichung ergiebt sich also das Resultat, daß der durchschnittliche Lohn in den deutschen Bezirken, welche den höchsten Lohn haben, den durchschnittlichen Lohn in den englischen Gegenden, die am niedrigsten stehen, kaum erreicht.

Für unsere Zwecke würde eine Gegenüberstellung der Löhne der gewerblichen Arbeiter weit wichtiger sein als die der ungeschulten oder landwirtschaftlichen Tagelöhner. Aber da ist es noch viel schwerer, Gleiches mit Gleichem zu vergleichen. Das Vorwiegen des Stücklohns und die große Spezialisierung der verschiedenen Arbeitsleistungen in der großen Industrie setzen dem große Schwierigkeiten entgegen. Es ist zu bedauern, daß die Mitteilungen unserer Fabrikinspektoren über Lohnverhältnisse so unbestimmt sind oder Durchschnitte enthalten, mit denen, weil sie aus ganz ungleichartigen Zahlen gezogen sind, nicht viel anzufangen ist — so z. B., wenn der Wochenlohn eines erwachsenen Arbeiters in der gesamten Textilindustrie eines Inspektionsbezirkes auf 10 M. 59 Pf. durchschnittlich angegeben wird. — Wir wollen aber doch versuchen, einige Vergleichungen gewerblicher Löhne hinzuzufügen. Schon oben haben wir Angaben über die Verschiedenheit deutscher Lohnverhältnisse in der Eisenindustrie nach dem Bericht von Sir Lowthian Bell mitgeteilt. Über die Löhne in der deutschen Baumwollenindustrie im Jahre 1877 enthielt der Bericht der Reichsenquetekommission über die Leinen- und Baumwollenindustrie einige Zahlen, die mit denen in den Miscellaneous Statistics vergleichbar sind. Nach der ersteren zahlten im Jahre 1877 von 100 Spinnereien

	in Deutschland ohne Elsaß-Lothringen	in Deutschland mit Elsaß-Lothringen
an erwachsene männliche Arbeiter		
einen täglichen Lohn von weniger als Mk. 1,75	8,2	7,4
von 1,75—2,50	74,9	68,1
„ 2,50—2,75	9,6	12,6
über 2,75	7,3	11,9
an Frauen		
einen täglichen Lohn von weniger als Mk. 0,75	1,5	1,1
von 0,75—1,25	32,5	29,2
„ 1,25—1,75	48,2	52,5
über 1,75	17,8	17,2

Über 80% der Betriebe zahlten also an die erwachsenen Männer einen Lohn von 1,75—2,75 Mk., im Durchschnitt 2,25 Mk., was einem Wochenlohn von 13½ Mk. entsprechen würde; der Lohn der Frauen betrug in über 80% der Betriebe 0,75—1,75 Mk., im Mittel 1,25 Mk., also in der Woche c. 7,50 Mk. Vielleicht darf man mit Rücksicht auf die 17—18% der Betriebe, welche mehr zahlten, einen mittleren Lohn von 1,50 Mk., also pro Woche 9 Mk. annehmen. Die Miscellaneous Statistics führen in den Spinnereien von Manchester und Umgegend für erwachsene männliche Arbeiter Wochenlöhne von 18—45 sh. auf (und zwar grinders 21½, scutchers und scrippers 22½, minders 24½—28¾, overlookers 25—45, assistant overlookers 18 sh.), die Wochenlöhne der Frauen variieren zwischen 12 und 15¼ sh. — In Elsaß-Lothringen ist der Lohn nach den obigen Zahlen höher als im übrigen Deutschland. Die Lohnverhältnisse in den dortigen Spinnereien hat Jannasch a. a. O. S. 306 genauer mit den in schweizerischen und englischen Spinnereien verglichen. Er giebt freilich für eine schon etwas zurückliegende Zeit, nämlich für den Anfang der siebziger Jahre, folgende Zahlen:

	Wochenlöhne					
	am Oberrhein bei 12stündiger Arbeit	im Mittel	in der Schweiz bei 12stündiger Arbeit	im Mittel	in England bei 10stündiger Arbeit	im Mittel
für	in französischen Franks					
Männer	17—22	19,50	12—20	16,00	25—35	30
Frauen	7,5—12	8,00	7,5—11,5	9,5	14—16	15
Kinder [1])	4,25—6	5,12	4—7	5,5	7—9	8

Interessant und, wie wir glauben, charakteristisch für manche ähnliche Gewerbe ist die Angabe, welche in dem erwähnten Reichsenqueteberícht (I S. 855) der General-Direktor der braunschweigischen Aktiengesellschaft für Jute- und Flachsindustrie über die Lohnverhältnisse in schottischen und braunschweigischen Jutespinnereien und Webereien machte. Nach einer von ihm angestellten Untersuchung waren die Akkord- (Stück-) Löhne in Schottland und Braunschweig ganz gleich. Aber bei gleichen Akkordsätzen verdienten die schottischen Weberinnen 14 sh. wöchentlich bei 56 stündiger Arbeitszeit, die deutschen 10 Mk. bei 66 stündiger Arbeitszeit.

Besonders genau scheinen die Ermittlungen über die Lohnsätze in Leipzig gewesen zu sein, welche der Bericht der Fabrikinspektoren für 1883 mitteilt (Amtliche Mitteilungen aus den Jahresberichten der mit Beaufsichtigung der Fabriken betrauten Beamten 1883 S. 446). Wir stellen den dort angegebenen Sätzen des wöchentlichen Verdienstes die gleichartigen Angaben gegenüber, welche sich in den Miscellaneous Statistics finden. Wir wählen dabei die englischen Städte nicht willkürlich aus, sondern teilen die Höhe des Verdienstes derselben Klassen aus allen Städten mit, für welche sie angegeben ist.

---

1) „Als Kinder dieser Art gelten im Elsaß die 12—16jährigen Personen. In der Schweiz dürfen die Mädchen meist erst vom 13., die Knaben vom 14. Lebensjahre an arbeiten.“ Jannasch a. a. O. S. 306.

Es verdienten z. B. 1883 in Leipzig [1]) und nächster Umgebung wöchentlich die Maurerpoliere (foremen) 20—24 Mk., in Bradford, Nottingham, Portsmouth 45, in South Shields 36, in Wolverhampton 40—60, in andern Städten 8 d., in einigen 8—1 sh. die Stunde, Maurer- und Zimmergesellen in Leipzig 18—20 Mk. die Woche, die masons und bricklayers in den englischen Städten 7—9 d. per Stunde bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 45—56½ Stunden. Ferner die Former (moulders) in Eisengießereien in Leipzig 18—21 Mk., in Leeds und Sheffield 30, Glasgow 31¼, Nottingham 32¼, Manchester 29¼—36 sh., die Buchdrucker in Leipzig 18—20 Mk., in Edinburg die Setzer 30—30½. in London 35½ sh., die Korrektoren (readers) in Edinburg 35—40, in London 42½ sh., Buchbinder in Leipzig 18—20 Mk., in Edinburg 31⅓—37 sh., die Arbeiter in Schuhmacherfabriken in Leipzig 16—20 Mk., in Leicester 21—30 sh.

Daß zu den höheren Löhnen in diesen, wie in den meisten früher erwähnten Fällen, eine kürzere Arbeitszeit der englischen Arbeiter kommt, unterliegt keinem Zweifel.

Die seit alters bestehenden großen Lohndifferenzen zwischen England einerseits, Deutschland und den übrigen Ländern andrerseits haben aber in neuerer Zeit an Berechtigung verloren und an Bedeutung gewonnen, weil sie nicht mehr wie früher zum Teil ausgeglichen werden durch größere Unterhaltskosten der Arbeiter in England. Als England noch ganz überwiegend auf die eigene Produktion der Nahrungsmittel angewiesen war, wenig entwickelte Kommunikationsmittel den ausländischen Bezug derselben auf näher gelegene Küstenländer einschränkten und hohe Zölle und Steuern sie verteuerten, war die britische Insel das teuerste Land in Europa auch für den Arbeiter. „Die Zeiten sind noch nicht lange her“, sagte Bright neulich in einer Wahlrede, „als die Korngesetze den Weizenpreis auf 80 sh. den Quarter zu halten suchten, jetzt ist er weniger als 40 sh. Der Preis von Thee ist nun geringer als die Steuer, die früher darauf lag. Zucker kostet nur den dritten Teil als zu der Zeit, in der ein Monopol für den west- und ostindischen Zucker bestand.“ Zu dem Sinken der Preise im Welthandel und zu der Befreiung der notwendigen Lebensbedürfnisse (Thee allein ausgenommen) von allen, früher oft exorbitanten Steuern und Zöllen, ist eine Verbesserung in dem Geschäft der Verteilung der Lebensbedürfnisse eingetreten, wie sie in gleichem Maße in Deutschland wohl kaum sich vollzogen hat. Die kooperative Bewegung und die allgemeine Verbreitung der Konsumvereine hat der übermäßigen Verteuerung und Verschlechterung der Waren durch die distributiven Gewerbe in sehr wirksamer Weise gesteuert, während in Deutschland noch immer die Klage allgemein ist, daß das Sinken der Preise im Großhandel den Konsumenten wenig zu gute gekommen sei. Die eng-

1) Nach dem Bericht für 1885 S. 40 sind diese Lohnsätze in den letzten Jahren zum Teil erhöht worden. Wir wählen die Angaben für 1883, weil die zur Vergleichung gezogenen englischen der Zeit nach noch weiter (1880) zurückliegen. Die Löhne außerhalb Leipzigs und seiner Vorstadtdörfer bleiben etwas hinter den oben mitgeteilten Zahlen zurück.

lischen Konsumvereine zählten aber auch im Jahr 1881 525000 Mitglieder mit einem Umsatz von £ 20901000 und einem eigenen Kapital von £ 5881000, die deutschen in demselben Jahre nur 116510 Mitglieder mit einem Umsatz von 32761636 Thaler und einem Guthaben der Mitglieder von 3088788 Thaler. Man kann sagen, mit Ausnahme von Wohnung, Fleisch, Milch, Butter sind sämtliche Lebensbedürfnisse der Arbeiter in England seit einigen Jahrzehnten billiger geworden, und auch die gewöhnlichen Sorten Fleisch, Speck, Butter sind in den letzten Jahren im Preise gesunken, jedenfalls im letzten Menschenalter nicht so gestiegen, wie in den meisten Gegenden Deutschlands. England ist nur noch für die wohlhabenden und reichen Klassen ein teures Land, weil alle Arten persönlicher Dienstleistungen und alle Handwerksarbeiten dort hoch bezahlt werden, die besitzlosen Klassen, welche nur in geringem Maße persönliche Dienste, Leistungen der Handwerker u. s. w. in Anspruch nehmen, leben, abgesehen von der Wohnung, jetzt schwerlich irgendwo in den industriellen Bezirken des Kontinents bei gleichen Lebensansprüchen billiger, als auf der britischen Insel. In jenen Gegenden ist die Entwicklung eine ganz andre gewesen. Länder, wie Deutschland, die früher einen erheblichen Teil ihrer landwirtschaftlichen Produkte nach England exportierten und deshalb relativ billigere Preise für dieselben hatten, beziehen jetzt in wachsendem Maße Rohstoffe für Nahrung und Bekleidung von außen und zum Teil sogar über England, oder doch mit größeren Transportkosten als England, und der Bezug der wichtigsten Nahrungsmittel wird überdies durch erhebliche Zölle verteuert. Giffen und Soetbeer haben vor kurzem die folgenden Vergleichungen der Kosten mitgeteilt, welche die Verpflegung von Kranken in einem londoner und in einem hamburger Krankenhause zu verschiedenen Zeiten gemacht hat. Die des englischen Statistikers ist den Rechnungen des St. George Hospital in London, die deutsche denen des allgemeinen Krankenhauses in Hamburg entnommen.

	Durchschn. Kosten für jeden Patienten			
	1830		1880	
Für	s.	d.	s.	d.
Fleisch	18	4	22	2
Brod und Mehl	10	7	4	1
Wein und Branntwein	—	10	3	3
Bier und Malzextrakt (malt liquor)	5	5	2	6
Milch	6	2	5	11
Thee und Gewürze (grocery)	2	10	3	5
Arzneimittel (incl. Blutegel)	10	5	7	11
Kohlen und Holz	10	16	3	10
Wäsche	2	0	4	10
Instrumente und chirurgische Apparate	1	9	5	2
Beamte, Bedienung, Pflegepersonal	20	3	34	3

„Hätte Weizen 1880 so viel gekostet wie 1830", fügt der Berichterstatter hinzu, „so wäre eine Ausgabe von 1884 l. für Mehl und Brod erforderlich gewesen, statt 738 l. Portwein kostete 1880 45 l. die Pipe, 1830 72 l. u. s. w. — Die Tabelle zeigt den großen Vorteil der Preisermäßigung in manchen Lebensmitteln und die großen Extraaus-

gaben, die jetzt für die Pflege der Kranken, insbesondere für ein größeres Wartepersonal, für Reizmittel (Wein) notwendig werden."

Die hamburger Tabelle giebt nur die Kosten der Nahrungsmittel für jede Person (Kranke und Angestellte der Anstalt zusammengenommen). Dieselben betrugen

1841—50	134 Mk.	99 Pf.	im	Jahre
1851—60	156 „	60 „	„	„
1861—70	190 „	59 „	„	„
1871—75	276 „	76 „	„	„
1876—80	325 „	34 „	„	„
1881—85	306 „	1 „	„	„

Es ist wahrscheinlich, daß die Zunahme in den Kosten zum Teil auf eine bessere Verpflegung zurückzuführen ist, aber ein beträchtlicher Teil der Mehrkosten liegt, wie Soetbeer hinzufügt, nach den Abrechnungen ersichtlich in den bedeutend gestiegenen Preisen für Fleisch, Milch, Butter u. s. w. Hier also eine starke Zunahme, in London eine Abnahme in den Kosten der Nahrungsmittel! Hamburg aber kann in dieser Beziehung nicht einmal als Typus von Deutschland gelten. In den Gegenden, welche erst seit 1840 durch Eisenbahnen aufgeschlossen und Sitze großer industrieller Thätigkeit geworden sind, wird das Steigen der Kosten des Lebensunterhaltes noch viel bedeutender sein. Die Zeiten sind noch nicht lange her, als in der Stadt, in der ich lebe, sich mehrere hundert Engländer aus den mittleren Klassen der Gesellschaft aufhielten, fast nur, um wohlfeiler zu leben als in ihrer Heimat. Jetzt kommt niemand mehr aus diesem Grunde, und die wenigen englischen Familien, welche sich aus anderen Ursachen hier aufhalten, versichern, daß man bei einfacher Lebensweise in England nicht teurer lebe als am Rhein. Diese Erfahrung dürfte schwerlich allein stehen.

In Bezug auf das wichtigste Nahrungsmittel, das Getreide, veranschaulicht folgende Tabelle die Änderung in dem Verhältnis englischer und deutscher Preise.

Durchschnittspreise von 100 Kilogramm:

	Weizen				Roggen
	England	Preußischer Staat	Provinz Preußen	Rheinprovinz	Preußischer Staat
	M.				
1816—20 [1])	39,8	20,6	18,2	24,7	15,2
1821—30	27,0	12,1	10,9	13,8	8,7
1831—40	25,85	13,8	13,4	16,3	10,1
1841—50	24,2	16,8	16,0	19,5	12,3
1851—60	24,8	21,1	20,0	23,3	16,5
1861—70	22,8	20,4	19,5	22,3	15,5
1871—80	22,8	22,3	21,3	24,0	17,3
1881	20,6	22,0	20,9	23,9	20,2
1882	20,5	20,8	19,8	22,8	16,1
1883	18,9	18,5	18,25	20,3	14,7
1884	16,3	17,3	16,85	18,3	14,7
1885	14,6	16,2	15,7	17,6	14,3

1) Für England 1811—20.

2) Die Zahlen für Preußen sind den Publikationen des Preußischen Statistischen Büreaus, die Durchschnittspreise für England bis 1855 aus Tooke, History of prices

Die Zusammenstellung spricht für sich selbst. Der Roggenpreis im preußischen Staate, der vor 50 Jahren noch nicht die Hälfte, vor 40 Jahren ungefähr die Hälfte des englischen Weizenpreises betrug, hat 1885 denselben fast erreicht, in den westlichen Provinzen (Rheinprovinz 100 Kil. Roggen = 15,4 M., Hessen-Nassau = 15,7 M.) schon erheblich überschritten. Im Jahre 1885 aber hat der Einfluß der deutschen Zollerhöhung auf Getreide sich noch nicht im vollen Maße geltend machen können, weil die Einfuhr zum großen Teil noch vor dieser Maßregel erfolgen konnte. Künftig werden die westdeutschen Getreidepreise die englischen noch mehr übertreffen. Die westlichen Provinzen des preußischen Staates und das südwestliche Deutschland, Gegenden, deren Industrie mit der englischen in lebhafte Konkurrenz tritt, dürften gegenwärtig die höchsten Getreidepreise in der Welt haben.

Die Ausgleichung der Lohnverschiedenheiten zwischen England und den kontinentalen Industriestaaten, die wir als wahrscheinliche Folge der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung erkannten, erscheint daher auch durch Veränderungen in den Unterhaltskosten der Arbeiter gerechtfertigt. Um so mehr aber ist zu erwarten, dass davon eine der Konkurrenzfähigkeit Englands auf dem Weltmarkte günstige Gegenwirkung gegen andere derselben ungünstige Umstände ausgehn wird.

IV.

Die Stellung der englischen Baumwollenindustrie auf dem Weltmarkt.

Wenn wir es versuchen wollen, für zwei der wichtigsten Industriezweige Englands zu erforschen, wie weit jene bisher besprochenen Tendenzen zur Geltung gekommen sind, so sind wir uns bewußt, daß unsere Arbeit nicht erschöpfend sein kann. Eine auch nur annähernde Vollständigkeit, insbesondere ein Verfolgen der Frage in alle die einzelnen Unterabteilungen hinein, in die jedes dieser großen Gewerbe zerfällt, würde kaum von einer einzelnen Kraft durchgeführt werden können.

Wir wählen die Verarbeitung der Baumwolle und die Seeschiffahrt. Die erstere ist das wichtigste der stoffveredelnden Gewerbe in England[1]), ihre Verhältnisse sind einfacher als die der viel mehr in ver-

---

vol. VI S. 439, von da an dem Statistical Abstract entnommen. Da diese Quellen den Preis pr. Quarter (Average gazette prices) angeben, so mußte derselbe zur Vergleichbarkeit auf Gewichtspreise reduziert werden. Dabei wurde das Gewicht des Quarter Weizen zu 220 Kilogr., der £ zu 20 Mk. angenommen. Seit der Trennung der Provinz Preußen in Ost- und Westpreußen ist das Mittel der Durchschnittspreise der beiden Provinzen als Preis für die ganze Provinz genommen.

1) Über die relative Bedeutung der verschiedenen Zweige der Textilindustrie giebt das oben erwähnte Buch von Thomas Ellison eine Menge interessanter Angaben,

schiedenartige Zweige sich teilenden Wollenindustrie und wir werden außer durch die im Berichte der Königlichen Kommission gesammelten Materialien noch durch die Schrift von Thomas Ellison, The Cotton Trade of Great Britain (1886 London), unterstützt. Die Firma Ellison & Co. ist durch ihr Annual Review of the Cotton Trade und die darin enthaltene Statistik des Baumwollenhandels und der Baumwollenindustrie weltberühmt. In dem eben genannten Buch sind die seit langer Zeit gesammelten Materialien zu einer gedrängten, überaus inhaltreichen Übersicht über die Entwickelung des Baumwollenhandels und der Baumwollenindustrie in England verarbeitet. Daß wir daran einen Versuch schließen, die maritime Entwickelung Englands zu besprechen, bedarf wohl kaum der Rechtfertigung. Für Englands Weltstellung in wirtschaftlicher sowohl wie in politischer Beziehung ist das Übergewicht zur See immer noch viel wichtiger als irgend ein einzelner Industriezweig.

Die englische Baumwollenindustrie arbeitet überwiegend für den Export und verdient mehr als in irgend einem anderen Gewerbe die Bezeichnung als Weltindustrie. Der inländische Markt nimmt von dem gesamten Quantum in England verarbeiteter Baumwolle nur etwa 20, höchstens 25 % auf. Die in England abgesetzten Baumwollenwaren sind aber durchschnittlich von höherem Werte als die exportierten (nach der Schätzung eines Sachkundigen ca. 1/3 teurer), sodaß, dem Werte nach gemessen, der Anteil des inländischen Absatzes an dem Gesamtabsatze sich auf c. 30 % belaufen dürfte. Kein anderer Industriezweig weist eine so starke Ausfuhr der Produkte im Ver-

---

aus denen wir Einiges mitteilen wollen. Die Zahlen beziehen sich auf das vereinigte Königreich Großbritannien und Irland.

Im Durchschnitt der Jahre	Jährlicher Verbrauch in Millionen Pfd.				Verhältnis der drei Rohstoffe zu einander			
	Baumwolle	Wolle	Flachs	Zusammen	Baumwolle	Wolle	Flachs	Zusammen
1798—1800	41,8	109,6	108,6	260,0	16,08	42,15	41,77	100
1829—1831	243,2	149,4	193,8	586,4	41,47	25,48	33,05	100
1859—1861	1022,5	260,4	212,0	1494,9	68,40	17,42	14,18	100
1880—1882	1424,6	448,6	273,8	2147,0	66,35	20,90	12,75	100
	Wert der exportierten Garne und Gewebe in 1000 £				Verhältnis des Wertes des Exports der drei Warengattungen			
1798—1800	5 088	6 846	1010	12 944	39,30	52,90	7,80	100
1829—1831	18 077	4 967	2138	25 182	71,79	19,72	8,49	100
1859—1861	49 000	15 041	6119	70 160	69,84	21,44	8,72	100
1880—1882	76 816	21 377	6907	105 100	73,09	20,34	6,57	100
	Zahl der beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen				Bezahlter Arbeitslohn. 1000 £			
1859—61	646 000	270 000	120 000	1 036 000	20 995	8 937	3120	33 052
1880—82	686 000	316 000	134 000	1 136 000	28 812	13 556	4355	46 723

hältnis zu ihrem inländischen Absatze auf. Ellison a. a. O. S. 126 stellte für die drei Zweige der Gewebeindustrie folgende Rechnung auf, die natürlich nur annähernde Richtigkeit beanspruchen kann. Es belief sich im Durchschnitt der Jahre 1880—82 der Wert in 1000 £

von	der produzierten	der exportierten	der im Inlande verbrauchten
	Garne und Gewebe		
Baumwolle	107 000	76 816	30 184
Wolle	53 000	21 377	31 623
Leinen	18 000	66 907	11 093

Die Zollpolitik fremder Staaten mußte für ein Gewerbe, das in so hohem Grade Exportindustrie ist, von besonderer Bedeutung sein. Auf Erziehung einer eigenen Baumwollenindustrie durch Schutzzölle sind fast alle Kulturstaaten ganz vorzugsweise bedacht gewesen. Kaum für irgend einen anderen der großen Zweige der stoffveredelnden Industriezweige sind allenthalben so große Opfer gebracht worden. Und gewiß nicht ohne Erfolg. In Deutschland wie in Frankreich, in den Vereinigten Staaten wie in Rußland hat die Verarbeitung der Baumwolle eine hohe Entwickelung und wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Die schutzzöllnerische Strömung der letzten Jahre hat dann in vielen Ländern noch eine Steigerung der Zölle auf fremde Baumwollenwaren zur Folge gehabt und dem Absatz englischer Produkte dieser Art weitere Hindernisse entgegengesetzt.

Demgegenüber kommt der englischen Baumwollenindustrie wesentlich zu statten, daß sie einen verhältnismäßig viel größeren neutralen, von der Handelspolitik der Kulturstaaten nicht beeinflußten Markt hat als die meisten andern englischen Exportindustrien. Unter allen europäischen Produkten sind Baumwollenwaren diejenigen, welche von halbkultivierten und unkultivierten Völkern, besonders wenn sie in warmen Klimaten wohnen, weitaus in größter Quantität gekauft werden können. Nächst der Nahrung ist die Kleidung das wichtigste menschliche Bedürfnis. Für die erstere sorgen solche Völker in eigener Wirtschaft, Kleidungsstoffe dagegen kann die weit überlegene europäische Industrie gegen die Naturprodukte jener Länder unter den günstigsten Bedingungen anbieten. Aber Seide, Wolle, Leinwand sind für solche, in der Regel arme Völker zu teuer, Baumwollengewebe vermögen sie am ersten zu bezahlen. Die größte lokale Arbeitsteilung in der Welt, die zwischen den Ländern der tropischen und gemäßigten Zone, beruht hauptsächlich auf dem Austausch der Produkte der tropischen Vegetation gegen europäische Baumwollenwaren. Die anderen europäischen Fabrikate, welche nach jenen Gegenden gehen, sind eine Nebensache gegen diese Warengattung.

Aber zu der Zollpolitik der Kulturstaaten kommen noch andere ungünstige Umstände, mit denen die englische Baumwollenindustrie in neuerer Zeit zu kämpfen hat.

Gerade in diesem Gewerbe macht sich die früher erwähnte räumliche Ausdehnung der wirtschaftlichen Kultur, die für unsere Zeit so vorzugsweise charakteristisch ist, geltend. Man kann Kapital und intelligente, leitende Arbeitskräfte jetzt mit Leichtigkeit nach entfernten Weltteilen übertragen und die dort vorhandenen reichlichen Natur-

und wohlfeilen Arbeitskräfte ausnutzen. Daher werden mechanische Spinnereien und Webereien in Ländern errichtet, in denen man noch vor kurzem eine solche Fabrikthätigkeit für unmöglich gehalten hätte. Die besten englischen Maschinen können in den Produktionsländern der Baumwolle aufgestellt werden, und die Gewinnung und Schulung der dort reichlich vorhandenen Arbeitskräfte macht durchaus nicht unüberwindliche Schwierigkeiten. Mit anderen Worten: ein Teil der Produktionsvorteile, welche die Baumwollenindustrie bisher gerade in England hatte und sie dort fesselte, ist nicht in dem Maße, wie früher, an den Ort gebunden und infolgedessen kommen andere Produktionsvorteile, welche gerade in England fehlen, namentlich Nähe des Produktionsortes des Rohstoffes und wohlfeiler Arbeitslohn, bei der lokalen Verteilung dieses Gewerbszweiges mehr zur Geltung.

Ebenso leidet gerade die Baumwollenindustrie mehr als andere englische Gewerbe unter den oben hervorgehobenen Beschränkungen der Fabrikgesetzgebung, weil sie auf die Beschäftigung von Frauen und jugendlichen Arbeitern und Arbeiterinnen ganz vorzugsweise angewiesen ist.

Das Resultat dieser Verhältnisse ist gewesen, daß die englische Banmwollenindustrie in neuerer Zeit viel langsamer gewachsen ist als die der anderen Länder, in denen eine Verarbeitung der Baumwolle in größerem Maßstabe stattfindet, daß aber trotzdem die Menge der in Baumwolle gehenden Spindeln und Webstühle, sowie die Quantität des verarbeiteten Rohstoffes immer noch rascher zunimmt als die englische Bevölkerung, und daß auf neutralen Märkten die englische Baumwollenindustrie über alle Konkurrenten ein entschiedenes Übergewicht behauptet. Nur in wenigen Spezialitäten scheint dieselbe bis jetzt ernstlich gefährdet, die Lieferung der in großen Quantitäten verbrauchten Waren, der sog. Stapelartikel, fällt noch immer fast ganz den Engländern zu.

Versuchen wir den näheren Nachweis dieser Sätze an der Hand des vorliegenden statistischen Materials.

Wie viel rascher die Verarbeitung der Baumwolle auf dem Kontinent von Europa und in den Vereinigten Staaten Amerikas zugenommen hat als in England, geht deutlich aus einer Übersicht über den Verbrauch an roher Baumwolle hervor, die wir dem Berichte der Kgl. Kommission (I p. 142) entnehmen, die aber auch auf Ellison's Zirkularen beruht.

Im Durchschnitt der Jahre	Verbrauch von roher Baumwolle in Millionen englischen Pfund in Großbritannien	dem Continent von Europa	den Vereinigten Staaten
1836—40	405,7	208,4	96,9
1841—45	521,3	267,2	152,5
1846—50	569,8	300,4	240,5
1851—55	750,1	451,4	281,4
1856—60	947,3	627,4	358,8
1861—65	628,6	455,4	181,2
1866—70	973,8	653,4	381,9
1871—75	228,6	856,6	524,7
1876—80	1254,7	1026,7	685,8
1881—84 (4 Jahre)	1489,3	1320,3	880,8

Die Tabelle zeigt auch in der letzten, ungünstigen Zeit noch ein starkes Anwachsen des englischen Baumwollenverbrauchs. Auf den Kopf der Bevölkerung wurden in England 1836—40 22—23 Pfd., 1856—60 31—32 Pfd., 1881—84 41—42 Pfd. roher Baumwolle verarbeitet. Aber diese Zunahme ist durch das Anwachsen der kontinentalen und vor allem der amerikanischen Industrie weit übertroffen. Die jährliche Zunahme des Verbrauchs an roher Baumwolle schätzt dieselbe Quelle

	für die Perioden 1861—71	1871—83
Großbritannien . .	1,52 %	2,09 %
dem europ. Kontinent	1,38 %	6,26 %
Vereinigte Staaten .	1,06 %	9,29 %

Dabei ist zu bemerken, daß in der ersten Periode die Zunahme durch den amerikanischen Bürgerkrieg überall, ganz besonders aber in den Vereinigten Staaten, gehemmt war, daß dagegen in der zweiten außer anderen Umständen auch die Trennung des Elsasses von Frankreich die kontinentale Produktion gesteigert hat. Denn die Abtrennung dieses Bezirkes mit seiner großen Baumwollenindustrie führte in Frankreich zu dem Bestreben, den Verlust durch neue Fabriken im eigenen Lande zu ersetzen. Die Elsasser haben dann in Deutschland und anderwärts einen neuen Markt, größtenteils auf Kosten des englischen, gewonnen.

Ganz anders stellt sich die Vergleichung, wenn wir nicht die gesamte Verarbeitung, sondern nur die Ausfuhr ins Auge fassen.

Die Zeit ist noch nicht lange vorüber, in der Frankreich nächst England das Land war, welches am meisten Produkte der Gewebeindustrie exportierte. In dieser alten Stellung Frankreichs liegt wohl die Ursache, daß die englische Regierung von Zeit zu Zeit besondere vergleichende Übersichten des französischen und des englischen Exports an Erzeugnissen der Gewebeindustrie dem Parlament vorlegt. Wir teilen hier die letzte derartige Übersicht mit.

(Siehe die Tabelle auf Seite 145.)

Die Zahlen zeigen, wie das Wachsen der französischen Ausfuhr von Geweben, weder was die Gesamtsumme, noch was die Baumwollengewebe insbesondere angeht, Schritt gehalten hat mit der Zunahme des englischen Exports. Bei den Garnen ist dagegen die verhältnismäßige Steigerung in Frankreich größer als in England. In Baumwollengarnen aber kann die französische Ausfuhr ihrem absoluten Betrag nach jetzt ebenso, wie vor 35 Jahren, als ganz bedeutungslos angesehen werden. Beträchtlich ist nur die Vermehrung des Exports von Wollengarnen, die uns hier nicht angeht.

Daß die Entwickelung des französischen Exports in Baumwollenwaren von der englischen überholt ist, mag zum Teil seinen Grund in der Abtrennung des Elsaß haben. Aber auch die Gesamtausfuhr aller Produkte der Gewebeindustrie ist seit 1859 nicht in gleichem Maße wie in England gestiegen.

Die Zunahme des deutschen Exports an Baumwollenwaren vermögen wir nicht so leicht und so gut mit dem englischen zu vergleichen,

Wert der Ausfuhr von Produkten der Gewebeindustrie (inländischer Herkunft) aus Großbritannien und Irland[1])

	1849	1859	1869	1879	1880	1881	1882	1883
Garne aus	£	£	£	£	£	£	£	£
Baumwolle	6 704 089	9 458 112	14 095 449	12 106 961	11 901 623	13 165 053	12 864 711	13 509 732
Flachs, Hanf, Jute und andern vegetabilischen Faserstoffen	732 065	1 674 602	2 458 779	1 276 079	1 211 542	1 302 172	1 319 636	1 326 787
Seide	118 532	207 581	1 150 037	694 735	683 591	1 008 272	825 572	705 825
tierischer Wolle	1 090 223	3 084 061	5 538 295	3 714 230	3 344 740	3 225 696	3 398 645	3 266 488
Im ganzen	8 644 909	14 424 356	23 242 560	17 792 005	17 141 496	18 701 193	18 408 564	18 808 832
Gewebe aus								
Baumwolle	20 071 046	38 744 113	53 021 505	51 867 092	63 662 433	65 924 478	62 931 494	62 936 025
Flachs, Hanf, Jute und andern vegetabilischen Faserstoffen	3 493 829	4 604 587	7 542 942	7 436 280	8 091 522	8 209 274	8 359 259	7 941 159
Seide	798 652	1 562 152	1 110 118	1 697 209	2 030 659	2 564 730	2 692 275	2 426 299
Wolle	7 342 723	12 053 708	22 669 233	15 861 166	17 265 177	18 128 756	18 768 634	18 315 575
Im ganzen	31 706 250	56 964 560	84 343 798	76 861 747	91 049 791	94 827 238	92 751 662	91 619 058

Wert der Ausfuhr von Produkten der Gewebeindustrie (inländischer Herkunft) aus Frankreich

	1849	1859	1869	1879	1880	1881	1882	1883
Garne aus	£[2])	£	£	£	£	£	£	£
Baumwolle	22 376	38 191	114 703	97 862	111 602	99 880	106 216	88 811
Flachs, Hanf, Jute und andern vegetabilischen Faserstoffen	29 784	40 368	339 151	365 871	356 499	302 520	242 739	237 264
Seide	229 896	1 040 385	1 360 269	1 332 217	1 105 236	1 603 824	2 044 141	1 725 121
Wolle	216 269	237 566	1 111 833	1 747 058	1 973 649	1 525 865	1 593 951	1 382 622
Im ganzen	498 325	1 356 510	2 925 956	3 543 008	3 546 986	3 532 089	3 987 047	3 433 818
Gewebe aus								
Baumwolle	2 362 767	2 686 788	2 919 433	2 533 113	3 162 213	3 522 975	3 910 875	3 613 089
Flachs, Hanf, Jute und andern vegetabilischen Faserstoffen	844 257	621 816	732 816	1 048 411	1 221 012	1 032 914	1 009 419	890 054
Seide	7 708 341	19 995 555	17 893 650	9 069 744	9 368 511	9 803 261	11 581 910	12 049 380
Wolle	4 674 670	7 222 030	10 732 629	12 371 335	14 807 670	14 423 662	16 076 158	14 802 841
Im ganzen	15 590 035	30 526 189	32 278 528	25 022 603	28 559 406	28 782 812	32 578 362	31 355 364

1) Auch von den folgenden Zahlen gilt die oben gemachte Bemerkung, dass seit Herstellung des Freihandels in allen Produkten der Gewebeindustrie möglicherweise unter den aus England als englisches Produkt ausgeführten Garnen und Geweben sich gewisse Quantitäten finden, die nicht in England hergestellt, sondern von aussen importiert sind. Da aber von dem Exporteur jedesmal eine Erklärung darüber verlangt wird, ob er inländisches oder ausländisches Produkt ausführt, so ist es kaum wahrscheinlich, daß diese Quantitäten sehr beträchtlich sind.

2) 25 Franks = 1 £ gerechnet.

wie die des französischen. Unsere Ausfuhrstatistik ist bis 1880 eine sehr mangelhafte gewesen. An einer irgendwie brauchbaren Ermittelung des Wertes der Ausfuhr hat es bis dahin ganz gefehlt und auch die Quantitäten der Ausfuhr sind bis zum Jahre 1880 wahrscheinlich nur unvollständig ermittelt worden. Wir stellen indeß die letztere, so wie wir dieselbe in dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich angegeben finden, in von uns berechneten fünfjährigen Durchschnitten der gleichzeitigen englischen Ausfuhr gegenüber.

Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet in Tonnen zu 1000 Kilogramm.

Im Durchschnitt der Jahre	Baumwollengarn	Baumwollene Waren
1865—69	3588	8 010
1870—74	4178	9 184
1875—79	9310	12 780
1880—84	9597	14 552
	Zunahme von 1865—69 bis 1880—84 167 %	Zunahme von 1865—69 bis 1880—84 80 %

Ausfuhr aus Großbritannien und Irland.

Durchschnitt der Jahre	Baumwollengarne		Baumwollengewebe			
			einfache		gedruckte oder gefärbte	
	Ausgeführte Mengen in Millionen Pfund	Zunahme gegenüber der vorangehenden Periode %	Ausgeführte Mengen in Millionen Yards	Zunahme gegenüber der vorangehenden Periode %	Ausgeführte Mengen in Millionen Yards	Zunahme gegenüber der vorangehenden Periode %
1865—9	150,91	22,0	1 769	32,2	874	18,1
1870—4	205,51	36,2	2 409	36,2	1 037	18,6
1875—9	232,41	13,1	2 621	8,8	1 048	1,1
1880—4	248,88	7,1	3 122	19,1	1 371	30,8
	Zunahme von 1865—9 bis 1880—4 97,97 Millionen Pfd. oder 64,9 %.		Zunahme von 1865/9—1880—4 1353 Millionen Yards oder 76,5 %.		Zunahme von 1865—9 bis 1880—4 497 Millionen Yards oder 56,9 %.	

Die Zunahme der deutschen Ausfuhr ist nach diesen Zahlen weit beträchtlicher als die der englischen. Aber außer der Vervollständigung der Ausfuhrstatistik seit 1880 ist vor allem die am 1. Januar 1872 erfolgte Aufnahme von Elsaß-Lothringen ins deutsche Zollgebiet in Betracht zu ziehen, deren Wirkung in den obigen Zahlen deutlich hervortritt. Ferner ist zu erwägen, daß eine ganz kleine Ausfuhr dem Prozentsatze nach leichter steigen kann als eine sehr große. Dies gilt besonders von dem deutschen Garnexport, dessen rasches Wachsen überwiegend auf die Ausfuhr einer Spezialität (Vigognegarn) zurückzuführen sein dürfte, die nicht von Dauer gewesen zu sein scheint. Eine Vergleichung der letzten Jahre seit der Reform unserer Ausfuhrstatistik giebt ein ganz anderes Bild.

Ausfuhr aus Deutschland (nach d. Statist. Jahrb. f. d. D. R. 1886).

	Baumwollengarn		Baumwollenwaren (ohne Garn)	
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Geschätzter Wert in 1000 Mk.	Tonnen à 1000 Kilogr.	Geschätzter Wert in 1000 Mk.
1880	11 584	51 362	14 332	49 712
1881	10 371	32 971	14 976	55 164
1882	10 667	32 284	14 756	67 417
1883	8 117	25 600	14 178	61 981
1884	7 187	22 588	14 520	65 793
1885	7 211	18 490	13 775	53 039

Ausfuhr aus Großbritannien und Irland [1]).

	Garn		Gewebe				Strumpfwaren (socks and stockings)	Nähgarn		Alle Baumwollenwaren (ohne Garn)
			einfache, weiße		gedruckte oder gefärbte					
	Millionen Pfund	Wert in 1000 £	Millionen Yards	Wert in 1000 £	Millionen Yards	Wert in 1000 £	Wert in 1000 £	Millionen Pfund	Wert in 1000 £	Wert in 1000 £
1880	215.54	11 901	3058.97	34 755	1416,35	22 337	402	13,07	2 073	63 662
1881	254.94	13 165	3361.30	37 170	1386,34	21 235	490	15,47	2 312	65 924
1882	238.25	12 865	2959.88	33 470	1349.87	21 006	622	15,53	2 409	62 931
1883	264.77	13 510	3136.18	34 151	1379.93	20 831	536	14,44	2 361	62 936
1884	270,90	13 813	3095,35	31 850	1321,65	19 806	569	14,71	2 477	58 935
1885	245.81	11 865	3149.91	30 565	1224,42	17 706	519	15.04	2 366	55 112

Die beiden letzten Tabellen zeigen keinen hervorspringenden Unterschied in der Entwicklung, was die Gewebe angeht. In der Garnausfuhr dagegen ist die viel stärkere Abnahme in Deutschland augenfällig.

Die Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika hat seit dem Bürgerkriege, in dem sie völlig darniederlag, einen raschen Aufschwung genommen, aber sie überschreitet jetzt nur wenig die Höhe, welche sie im letzten Jahre vor dem Kriege erreicht hatte (10935000 Dollars) und zeigt seit 1881 eine kontinuierliche Abnahme, welche der englischen ungefähr gleichkommt. Ellison macht folgende Angaben über den Wert der amerikanischen Ausfuhr von Baumwollenfabrikaten aller Art.

Im Durchschnitt der Jahre		£
	1856—60	1 519 000
	1871—75	639 000
	1876—80	2 009 000
	1881—84	2 561 000
und zwar	1881	2 714 000
	1882	2 644 000
	1883	2 590 000
	1884	2 295 000

Wahrscheinlich wird dereinst die Zeit kommen, in welcher die Vereinigten Staaten den Vorrang in der Baumwollenindustrie dem

1) Die Angaben sind dem Statistical Abstract for the United Kingdom entnommen. Es ist zu bemerken, daß in der letzten Kolonne „Alle Baumwollenwaren" verschiedene Artikel begriffen sind, die in den früheren Kolonnen nicht vorkommen, und daß verschiedene gemischte Gewebe im Werte von mindestens £ 500 000, die bis 1883 unter Baumwollenwaren aufgeführt wurden, seit 1884 zu den Wollenwaren gerechnet werden.

englischen Reiche in Europa streitig machen werden. Für den Augenblick aber, darüber sind die Sachverständigen, die von der Kommission vernommen, einig, droht von Amerika auf neutralen Märkten keine ernste Gefahr. Die hohen Arbeitslöhne und die hohen Preise der Maschinen verteuern dort die Produktionskosten noch zu sehr. Nur wenige Spezialitäten, besonders für den ostasiatischen Markt, kommen zur Ausfuhr.

Für die anderen Länder, welche einen Export von Baumwollenwaren haben, die Schweiz, Österreich, Holland, stehen uns ähnliche Daten nicht zur Verfügung. Aber sie dürften kaum sehr verschiedene Verhältnisse von den drei genannten wichtigsten Konkurrenten Englands haben. Überall hat die hauptsächlich für den inländischen Markt arbeitende Baumwollenindustrie in einzelnen Spezialitäten eine gewisse Virtuosität entwickelt, die dann auch zu einer Ausfuhr Veranlassung giebt. Aber dieselbe verschwindet dem Umfang nach gegenüber dem englischen Export, der die neutralen Märkte mit den in großen Massen verbrauchten Artikeln fast ausschließlich versieht. Die überall vorhandene Tendenz zur internationalen Arbeitsteilung zeigt sich in dieser Erscheinung, daß sogar sonst nicht konkurrenzfähige Gewerbszweige doch einzelne Besonderheiten entwickeln, in denen sie das Höchste leisten.

Das Übergewicht, welches aber im Allgemeinen doch die englische Baumwollenindustrie behauptet, tritt vielleicht noch mehr hervor, wenn die Ausfuhr von Baumwollenwaren mit der Einfuhr verglichen wird. Ellison hat darüber verschiedene Zusammenstellungen, deren Gesamtresultat für die letzten Jahre wir mitteilen wollen. Dasselbe kann natürlich nur auf annähernde Richtigkeit Anspruch machen.

Wert der Einfuhr von Baumwollenfabrikaten in £

	1880	1881	1882	1883	1884
In Deutschland, Österreich, Frankreich, Belgien u. Niederlande	11 791 900	12 628 800	13 632 200	14 638 400	15 010 800
den Vereinigten Staaten von Amerika	5 986 000	6 244 000	6 870 000	7 371 000	6 091 000
Zusammen	17 777 900	18 872 800	20 502 200	22 009 400	21 101 800
In Großbritannien nach Abzug der Wiederausfuhr		2 320 000	2 329 000	2 317 000	2 257 000

Wert der Ausfuhr von Baumwollenfabrikaten in £

	1880	1881	1882	1883	1884
Aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Belgien u. Niederland	12 609 000	12 447 000	13 333 300	13 355 700	13 408 300
den Vereinigten Staaten	1 996 000	2 714 000	2 644 000	2 590 000	2 295 000
Zusammen	14 605 000	15 161 000	15 977 300	15 945 700	15 703 300
Großbritannien (nach dem Statistical Abstract)	63 662 433	65 924 478	62 931 494	62 936 025	58 935 154 [1]

1) Es ist hier wieder auf die im Jahr 1884 erfolgte Übertragung wichtiger Gattungen gemischter Gewebe, die bis dahin unter Baumwollenwaren aufgeführt wurden, zu den Wollenwaren aufmerksam zu machen.

Ellison macht mit Recht darauf aufmerksam, daß die Einfuhr in den zuerst genannten Ländern ganz überwiegend aus britischen Fabrikaten bestehe und daß in der Ausfuhr auch die aus britischem Garn hergestellten Gewebe begriffen sind.

Das Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr von Baumwollenwaren deutet daher ebenso wie die absolute Größe der Ausfuhr auf ein noch fortbestehendes Übergewicht der britischen Baumwollenindustrie.

Aber wenn die Ausfuhr von Baumwollenwaren aus England bisher immer noch wachsen konnte, die Richtung derselben ist sehr verändert worden. Die große Einbuße im Absatz nach den von Zöllen umgebenen Kulturstaaten, die noch stärkere Zunahme derselben nach den neutralen Gebieten tritt in folgender Tafel (im Kommissionsbericht I. S. 143 nach Ellisons Zirkularen zusammengestellt) deutlich hervor.

(Siehe die Tabelle auf Seite 150.)

Ellison giebt eine Vergleichung des Wertes der Ausfuhr von baumwollenen Garnen und Geweben nach den geschützten Märkten einerseits, den offenen Märkten andererseits in verschiedenen Perioden. Zu den geschützten Märkten rechnet er den ganzen Kontinent von Europa mit Ausnahme von Griechenland und der Türkei und die Vereinigten Staaten von Amerika, zu den offenen Griechenland, die Türkei und alle anderen Weltteile außer den Vereinigten Staaten.

Jährliche Ausfuhr von Baumwollenfabrikaten aus Großbritannien nach dem deklarierten Werte in 1000 £

	nach geschützten Märkten		nach offenen Märkten	
1856—60	11 054	24.7 %	33 850	75,3 %
1871—75	23 706	31,5 %	51 569	68,5 %
1876—80	17 777	26,0 %	50 680	74.0 %
1881—84	18 015	23.7 %	58 006	76,3 %

Im Vergleich von 1856—60 mit 1881—84 erscheint hier die Veränderung nur unbedeutend und kleiner als bei Vergleichung der Quantitäten. Vielleicht liegt die Ursache darin, daß bei der Ausfuhr nach den Kulturstaaten die gröberen Sorten Garne durch die feineren mehr und mehr ersetzt sind, vielleicht auch in dem Umstande, daß die zur Vergleichung gezogenen Perioden nicht übereinstimmen. Seit 1871—75 tritt dagegen die Verschiebung auch bei Vergleichung des Wertes deutlich hervor, und ein ähnliches Resultat würde sich ohne Zweifel ergeben, wenn noch weiter zurückliegende Perioden verglichen werden könnten. Die erste Tafel läßt uns aber auch deutlich erkennen, wie zwischen Garnen und Geweben ein wesentlicher Unterschied in Bezug auf den Export nach den verschiedenen Märkten besteht. Für die ersteren sind die europäischen Staaten noch immer der wichtigste Markt, ein Zeichen, daß die Spinnerei in denselben nicht in dem Maße erstarkt ist wie die Weberei. Das ergiebt sich aber auch ebenso aus dem Export dieser Staaten, wie aus der Einfuhr. Die Ausfuhr von Gespinsten aus Frankreich und Deutschland ist, wie die oben mitgeteilten Tafeln ergeben, verhältnismäßig unbedeutend, und ebenso verhält es sich in den Vereinigten Staaten. In den feinen Garnsorten beherrscht die englische Produktion den Markt fast ebenso in den

Ausfuhr von Geweben.

Jahre	Europa (außer der Türkei)		Türkei, Ägypten, Afrika		Amerika (außer den V. St.)		Vereinigte Staaten		Britisch-Ostindien		China, Java etc.		Andere Länder		Summa
	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards	°/₀	Millionen Yards
1820	127,7	50,9	9.5	3.8	56,0	22,3	23,8	9,5	14.2[1]) 5.7[2])				19,7	7,8	250,9
1840	200,4	25,4	74.6	9,4	278,6	35,2	32,1	4.1	145,1	18,3	29,9	3,8	29,9	3,8	790,6
1860	300,5	10,8	357,8	12,9	527,1	19,0	226,8	8,2	825,1	29,7	324,2	11,7	214,7	7,7	2776,2
1870	294,6	9,0	670,5	20,6	594,5	18,3	103,3	3,2	923,3	28,4	478,2	14,7	188,4	5,8	3252,8
1875	417,7	11,8	389,6	11,0	556,0	15,6	79,8	2,2	1231,4	34,6	526,6	14,8	353,8	10,0	3554,9
1880	365,1	8,1	588,6	13,1	651,6	14,5	77,9	1,7	1813,4	40,3	632,0	14,1	367,7	8,2	4496,3
1884	440,2	10,0	562,8	12,7	717,3	16,2	53,3	1,2	1791,5	40,6	600,7	13,6	251,6	5,7	4417,4

Ausfuhr von Garnen.

Jahre	Europa (außer der Türkei)		Türkei		Britisch-Ostindien		China, Java etc.		Andere Länder		Summa
	Millionen Pfund	°/₀	Millionen Pfund	°/₀	Millionen Pfund	°/₀	Millionen Pfund	°/₀	Millionen Pfund	°/₀	Millionen Pfund
1820	22,0	95,6	0,5	2,2	nicht angegeben				0,5	2,2	23,0
1840	91,9	77,5	3,3	2,8	16,1	13,6	1,8	1,5	5,4	4,6	118,5
1860	116,0	58,8	19,6	9,9	30,7	15,6	8,8	4,5	22,2	11,2	197,3
1870	93,7	49,9	14,2	7,6	31,0	16,5	20,8	11,1	28,0	14,9	187,7
1875	108,7	50,4	15,9	7,4	32,5	15,1	29,4	13,6	29,0	13,5	215,5
1880	95,1	44,1	12,4	5,8	47,1	21,8	46,4	21,5	14,7	6,8	215,7
1884	149,4	55,1	23,0	8,5	49,1	18,1	38,9	14,4	10,6	3,9	271,0

1) Quantität. 2) °/₀.

„geschützten“, wie in den „offenen“ Ländern [1]). Die Einbuße dagegen, die der englische Absatz auf dem europäischen Kontinent in Geweben erlitten hat, ist sehr groß und sie erscheint noch bedeutender, wenn man vergleicht, wie viel von dem kontinentalen Konsum durch die englische, wie viel durch die kontinentale Industrie gedeckt wird. Ellison meint, noch 1871 hätte England $^1/_4$ des Verbrauchs von Baumwollengeweben auf dem Kontinent gedeckt, 1881 nur noch $^1/_6$.

Recht augenfällig dagegen ist das Wachsen der Ausfuhr nach Indien, sowie bis zum Jahre 1880 auch nach dem übrigen Ostasien, nach dem ersteren mehr in Geweben, nach dem anderen mehr in Garnen. Über die Hälfte der Gewebeausfuhr richtet sich nach diesen Ländern, zwei Fünftel allein nach Britisch-Ostindien. Diese Gebiete haben hauptsächlich für die anderwärts eingetretenen Einschränkungen des Absatzes einen Ersatz geliefert. „Auf Indien verlassen wir uns, und wenn wir Indien verlieren, so ist Lancashire thatsächlich zu Grunde gerichtet“ [2]), sagte vor der Königl. Kommission ein als Sachkundiger vernommener Baumwollenspinner. Um so größer muß die Gefahr erscheinen, welche für England in der plötzlich rasch aufblühenden indischen Baumwollenindustrie liegt. Nur diese Konkurrenz wird von den sachkundigsten Vertretern der Baumwollenindustrie als in nächster Zeit drohend bezeichnet.

Das Aufkommen der mechanischen Baumwollenspinnerei in Indien ist von jungem Datum. In der Mitte der fünfziger Jahre wurde die erste mechanische Spinnerei in der Nähe von Bombay errichtet, aber erst 20 Jahre später, in der Mitte der siebziger, beginnt diese Gewerbthätigkeit etwas größere Dimensionen anzunehmen und ist seitdem in unterbrochenem raschen Wachsen begriffen. Im Jahre 1885 gab es schon 86 Spinnereien in Indien, davon 68 in der Präsidentschaft und 49 in der Stadt Bombay mit im ganzen 2 154 646 Spindeln. Von 1876/77 bis 84/85 stieg die Menge der verbrauchten Baumwolle von 88,6 auf 234 Millionen Pfund, das produzierte Garn von 76,5 auf 205 Millionen Pfund. Dieser Aufschwung kam, wie im Unterschied von allen anderen Ländern hervorzuheben ist, ohne jeden Schutzzoll zustande, und die junge Industrie bewährte daher auch sofort eine erstaunliche Exportfähigkeit. Im Jahre 1876 führte Britisch-Indien aus 7 927 000 Pfd. Baumwollengarn und 15 544 000 Yards baumwollene Gewebe, im Jahre 1886/86 war die Ausfuhr auf 78 242 000 Pfd. Garn und 51 577 000 Yards gestiegen. Die Konkurrenz machte sich, außer in Indien selbst, vor allem auf dem chinesischen und japanischen Markt für die englischen Fabrikanten fühlbar. Die Ausfuhr von englischem und indischem Garn nach China und Japan gestaltete sich in

1) Dies Übergewicht gerade in den hohen Nummern der Gespinste steht in einem gewissen Gegensatz zu der Konkurrenzfähigkeit in Geweben. Von diesen berichten die Sachkundigen, daß gerade die gewöhnlichen und mittlern Sorten auf neutralen Märkten keiner ernstlichen Konkurrenz begegneten, während manche wertvolle Arten, besonders farbige Modeartikel, sogar vom Auslande nach England importiert wurden. Die Ursachen dieses Gegensatzes sind freilich nicht schwer aufzufinden.

2) On India we rely and if we lose India, Lancashire is practically ruined (N. 4958).

den letzten Jahren und 15 Jahre früher folgendermaßen (Rep. II, 1. p. 372):

	Englisches Garn Ballen	Garn von Bombay Ballen		Englisches Garn Ballen	Garn von Bombay Ballen
1867	26 676	2984	1881	105 867	58 366
1868	30 587	1853	1882	77 854	87 306
1869	26 588	1381	1883	76 902	111 511
1870	49 883	1538	1884	96 990	140 569
1871	50 969	1942	1885	80 641	173 371

Gar Manches läßt sich dafür anführen, daß hier nur der erste Anfang der Entwicklung einer großartigen Gewerbthätigkeit vorliegt. Die unmittelbare Nähe der Produktion des Rohstoffs, der wohlfeile Arbeitslohn, die Lage mitten in oder nahe bei den wichtigsten Konsumtionsländern für einfache baumwollene Gewebe sind natürliche Produktions- und Konsumtionsvorteile für die indische Baumwollenindustrie. Bis jetzt hat die mangelhafte Qualität der indischen Baumwolle nur die Herstellung gröberer Sorten von Garn gestattet. Man ist aber vielfach der Ansicht, daß mit der Zeit die rasch fortschreitende indische Landwirtschaft auch bessere langfaserige Baumwolle liefern werde. Es handelt sich, wie es scheint, dabei hauptsächlich um Einrichtungen zur Bewässerung des Landes, die bei sich mehrendem Kapital, zunehmender Intelligenz, besseren Kommunikationsmitteln leichter getroffen werden könnten (vergl. Ellison S. 323). Die Ursachen, welche seiner Zeit trotz jener Produktionsvorteile die Auswanderung der indischen Baumwollenindustrie nach England veranlaßten (Maschinen, geeignete Arbeitskräfte), sind nicht mehr in gleichem Maße wie früher wirksam. In einem der englischen Konsularberichte wird darauf hingewiesen, daß auch in den Vereinigten Staaten von Amerika sich die Tendenz zeige, neue Spinnereien nicht in den Fabrikdistrikten des Nordens, sondern in den Produktionsgegenden der Baumwolle im Süden anzulegen.

Andererseits muß hervorgehoben werden, daß die Spinnereien in Bombay in den letzten Jahren durchaus nicht sehr einträglich gewesen sind. Sie sind von Aktiengesellschaften errichtet. Von 52 Gesellschaften, deren Aktien am 15. Januar 1886 an der Börse zu Bombay notiert wurden, haben nur 17 in dem letzten Jahre eine Dividende gezahlt. Von den Aktien der 19 größten Gesellschaften, deren Kurse im Kommissionsbericht mitgeteilt werden, standen nur 3 einige Prozent über Pari, alle anderen erheblich darunter, und für die englischen Aktionäre, welche bei den Gesellschaften von Anfang an beteiligt gewesen, ergab sich bei allen ein Verlust, wenn sie realisieren wollten, weil die erste Einzahlung und die jetzige Notierung in Rupien erfolgt, die in der Zwischenzeit sehr im Preise gesunken sind. Sollte es da nicht in einem Lande, welches im Pflanzenbau noch ein so überreiches Beschäftigungsfeld für Kapital bietet, nicht bessere Anlagearten geben als mechanische Baumwollenspinnerei, besonders wenn eine humane Arbeitsgesetzgebung der Überarbeitung von Frauen und Kindern in den indischen Fabriken engere Grenzen stellt? Ferner ist die Verbesserung des Rohstoffs noch in weitem Felde. In der reichen Aus-

wahl des Materials wird Lancashire noch lange einen Vorsprung behaupten. Der Präsident der Handelskammer von Manchester äußerte sich daher sehr beruhigt über die indische Konkurrenz. Er sprach vor der Kommission von der großartigen wirtschaftlichen Entwicklung Indiens, den günstigen Aussichten, welche der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes auf ferneres Gedeihen dieses Landes gewähre, und der Hoffnung eines wachsenden Absatzes englischer Fabrikate darin. „Der Teil der indischen Konsumtion an Baumwollenwaren“, sagte er, „der durch die Fabriken in Bombay geliefert werden kann, wird ohne Zweifel zunehmen, aber da er doch nur aus den allergröbsten Sorten besteht, so ist er doch nur ein so kleiner Teil des Ganzen, daß der englische Produzent mehr Vorteil von den Fortschritten des Landes ziehen wird, als die Fabriken in Bombay“. Er ist sogar der Meinung, daß grobes Baumwollengarn von Bombay auch nach Europa kommen wird, aber doch sei es englisches Interesse, dem dortigen Spinner alle die natürlichen Vorteile, welche er besitzt, nicht zu beschränken, die Eisenbahnen in Indien zu bauen, die ganze Lage des Landes zu verbessern. Alle diese Fortschritte würden der englischen Baumwollenindustrie mindestens ebenso sehr zu gute kommen, wie der indischen.

V.

Schiffbau und Seefahrt.

Zwei Vorgänge haben in den letzten Jahrzehnten die beiden Gewerbe des Schiffsbaues und der Seeschiffahrt wesentlich umgestaltet, die überwiegende Anwendung des Eisens zum Bau und der Dampfkraft zur Bewegung der Schiffe. Beide mußten gerade England mehr als anderen Ländern zu gute kommen. Die großartige Kohlen- und Eisenindustrie, die Lage der Gruben und Eisenwerke in der Nähe des Meeres, die durch lange Übung erworbene technische Vollkommenheit in Herstellung aller Arten von Dampfmaschinen, alles das waren Vorzüge, die in gleicher Weise in keinem anderen Lande der Welt sich finden, und die das größte Gewicht erlangten, sowie eiserne Dampfschiffe an Stelle hölzerner Segelschiffe traten. Dazu kam die durch den Freihandel geförderte enorme Entwicklung des internationalen Handels, namentlich des Imports massenhafter Rohstoffe und Nahrungsmittel aus weit entfernten überseeischen Gebieten und des Exports von Kohlen für die sich auf allen Meeren der Welt mehrende Dampfschiffflotte[1]). Alle diese Umstände haben gegen die störenden Hemm-

1) Einfuhr nach dem Vereinigten Königreich

	1865	1875	1885
Getreide und Mehl (engl. Ztr.) . .	49 492 111	107 521 642	144 012 463
Jute „ „	1 625 903	3 416 617	5 713 475
Baumwolle „ „	8 736 625	13 324 564	12 730 503
Tierische Wolle (engl. Pfd.) . . .	212 206 747	365 065 578	505 687 590
Zucker und Syrup (engl. Ztr.) . . .	11 783 562	19 893 897	25 138 480
Holz (ohne Mahagoni) (Lasten) . .	4 202 960	5 092 984	6 296 211
Petroleum (Gallonen)	353 655	19 440 939	75 873 641
Eisen- und Kupfer-Pyrite (Tonnen) .	193 626	537 555	654 521

nisse, welche auch auf diesem Gebiete nicht gefehlt haben, eine mächtige Gegenwirkung ausgeübt.

Die ungünstigen Umstände, über deren Einwirkung auf die maritime Entwicklung geklagt wird, sind zum Teil staatlicher Art und bestehen in erster Linie in der protektionistischen Politik fremder Staaten, was Schiffbau und Schiffahrt angeht.

Bis auf die neueste Zeit scheint dieselbe sich den Engländern nicht in störender Weise fühlbar gemacht zu haben. Die Bedeutung und der Erfolg der in dieser Richtung ergriffenen Maßregeln wurde reichlich aufgewogen durch die Hemmnisse, welche dieselbe protektionistische Politik gerade jenen maritimen Gewerben in manchen wichtigen seefahrenden Nationen, vor allem in den Vereinigten Staaten, entgegenstellte. Die hohen Preise der Baumaterialien für eiserne Schiffe in Verbindung mit dem hohen Arbeitslohn und die Schwierigkeit, im Auslande erbaute Schiffe zu nationalisiren, haben bewirkt, daß die Vereinigten Staaten, deren Handelsflotte (von den Küstenfahrern abgesehen) an Tonnenzahl vor einem Menschenalter erheblich mehr als ein Drittel der englischen betrug, und die Handelsflotten aller anderen Staaten sehr weit, die nächst bedeutende, französische um za. 100 $^0/_0$ überragte, jetzt in Bezug auf den Tonnengehalt der Dampferflotte von dem britischen Reich um das Zehnfache und auch von Frankreich und Deutschland nicht unbedeutend übertroffen werden. In fast allen anderen Zweigen erholte sich die amerikanische Gewerbthätigkeit nach dem Bürgerkrieg auf das rascheste (s. oben S. 147 die Zahlen für die Baumwollenindustrie). Dagegen hat der Tonnengehalt der Dampfschiffe für die lange Fahrt, welche unter der Flagge der Vereinigten Staaten fahren, von 1865—79 sich ungefähr auf gleicher Höhe gehalten, während der der englischen Dampfschiffe gleicher Art in diesem Zeitraum sich mehr als verdreifachte. Rechnet man mit Rücksicht auf die verschiedene Leistungsfähigkeit der Dampf- und Segelschiffe jede Tonne der Dampfschiffe dreimal, die der Segelschiffe nur einfach, so betrug der Tonnengehalt der amerikanischen Flotte internationaler Fahrt 1850 1327223, 1880 1590412, der der englischen 1850 3458193, 1880 12506485.[1])

In den letzten fünf Jahren sind die Klagen der englischen Schiffbauer und Rheder über die staatlichen Unterstützungen ihrer fremden Konkurrenten lebhafter geworden. Das französische Gesetz vom 29. Januar 1881, welches sowohl für den Bau von Schiffen auf französischen Werften, wie für die langen Fahrten französischer Schiffe Prämien gewährt, und die neuesten italienischen Maßregeln, die für den

Ausfuhr aus dem Vereinigten Königreich

Kohlen	(Tonnen)	9 283 214	14 544 916	23 770 957
Eisen und Stahl	„	1 687 071	2 457 306	3 130 682
Salz	„	579 050	917 514	921 800

1) Wir entnehmen diese und einige weitere Zahlen dem vortrefflichen Werke des norwegischen statistischen Bureaus Statistique Internationale Navigation Maritime, I. Jaugeage des navires par A. N. Kiaer et T. Salvesen 1876, und II. Les marines marchandes par A. N. Kiaer 1881.

Bau von Dampfmaschinen und Schiffen in Italien, für Kohlen, die von jenseits der Straße von Gibraltar auf italienischen Schiffen eingeführt werden, und für die langen Fahrten italienischer Dampfschiffe Prämien einführen, werden von den Sachkundigen mit Ausdruck ernster Besorgnis vor der Kommission besprochen. Der französische Schiffsbau ruhe freilich zur Zeit (Frühling 1886) ganz, aber die französische Dampferflotte habe doch seit diesem Gesetz rascher zugenommen als früher und den zweiten Rang nach der englischen erlangt. Es sei jedenfalls jetzt unmöglich, daß französische Schiffe noch in England gebaut würden, wie das früher so viel geschehen (N. 11 921), während ohne die Prämie kein französischer Schiffsbauer irgend einen Auftrag erhalten würde (N. 11915). Daß endlich auch Deutschland begonnen hat, wichtige Dampfschifflinien zu unterstützen, wie das von England und Frankreich in Form der Postsubventionen in viel größerem Umfang schon lange geschehen ist, kann die besorgten Gemüter natürlich nicht beruhigen. Ferner klagen in ähnlicher Weise, wie manche Fabrikanten über die ungleiche Fabrikgesetzgebung, so viele Rheder über die strengen Vorschriften in Bezug auf Belastung der englischen Schiffe. Fremde, in englische Häfen einlaufende Fahrzeuge seien den Regulativen des Board of trade nicht unterworfen und darum in der Konkurrenz günstiger gestellt. Endlich finden die Vertreter der Rhederei darin eine besondere Benachteiligung ihres Gewerbes in England, daß die Kosten der Beleuchtung und der Betonnung an den englischen Küsten durch Gebühren gedeckt werden, die beim Einlaufen der Schiffe in englische Häfen bezahlt werden (light dues.) Die Vorteile der Leuchthäuser kämen auch den fremden Schiffen, die England nur passirten, namentlich im Kanal zu gute, und in anderen Ländern würden deshalb die Kosten der Leuchttürme und Leuchtschiffe von der allgemeinen Staatskasse getragen. Dadurch sei der Verkehr mit kontinentalen Häfen gegenüber dem mit englischen begünstigt. Der Betrag sei nicht unbedeutend. Bei 10 Schiffen im Gesamtgehalte von 8000 Tonnen, die zwischem dem Tyne und Bilboa durchschnittlich im Jahre 12—15mal hin und herfuhren, habe sich der Betrag der jährlich zu zahlenden Leuchtgelder auf 1300—1625 l für jedes Schiff belaufen (N. 10800 ff.).

Viel größere Schwierigkeiten als aus diesen staatlichen Einrichtungen entspringen, wie für andere Industrien, so auch für Schiffsbau und Rhederei in England aus den Arbeitsverhältnissen.

Wir haben oben einige Angaben der englischen Werftbesitzer über die Verschiedenheit des Lohnes und der Arbeitskosten auf englischen und kontinentalen Werften schon mitgeteilt. Wir könnten dieselben noch vervielfältigen. So ist eine, wie es scheint, recht sorgfältige Vergleichung des Verdienstes englischer und französischer Werftarbeiter von einem Schiffbauer, der längere Zeit selbst Etablissements zum Schiffbau in Frankreich gehabt hat, der Kommission eingereicht und vol. III 303 mitgeteilt worden. Daraus geht hervor, daß auch in den gedrückten Verhältnissen des letzten Frühlings, in denen der Lohn am Clyde so niedrig stand, wie er seit Jahrzehnten nicht gewesen,

der Verdienst der dortigen Arbeiter noch immer für die gleiche Arbeitszeit um 10—20 % höher war als in St. Nazaire. Ebenso wird von den Sachkundigen auch ziemlich übereinstimmend behauptet, die Geschicklichkeit und Leistungsfähigkeit der höheren und niederen Arbeiter auf manchen deutschen und französischen Werften habe so große Fortschritte gemacht, daß der Lohnunterschied sich in der internationalen Konkurrenz mehr fühlbar mache als früher.

Noch viel mehr Aufmerksamkeit aber hat in England die Schwierigkeit der Bemannung der englischen Handelsmarine mit englischen Seeleuten erregt.

Seit dem Jahre 1853 sind die Gesetze, welche vorschrieben, daß der Kapitän und früher die ganze, später ein Teil der Mannschaft britischer Schiffe englischer Nationalität sein mußten, aufgehoben worden. Seitdem hat die Zahl der fremden Seeleute auf englischen Schiffen beständig zugenommen. Von der Bemannung derselben waren Ausländer

1851—53	durchschnittlich	4 %
1854—60	„	7,7 %
1861—76	„	10,1 %
1877—81	„	12,2 %
1882—84	„	13,8 %

Im Jahre 1885 waren von den Schiffskapitänen 2,4 %, von der übrigen Bemannung 14 % Ausländer[1]). Bei weitem der größte Teil der fremden Seeleute sind Skandinavier, vor allem Norweger, ein kleinerer Teil Deutsche. Daher werden auch die meisten Ausländer für englische Schiffe in den Häfen des Ostens angeworben, am Tyne, in Hull und Cardiff über 21 % der Gesamtzahl aller Angeworbenen, dagegen in Southampton nur 2 %, in Glasgow 7 %, in Liverpool 9 %. Man giebt denselben allgemein das beste Zeugnis. Ein amtlicher Bericht des Handelsamts sagt: „Die Rheder und die Aufseher des Amtes für die Handelsmarine (superintendents of mercantile marine offices) berichten, daß manche Rheder und Kapitäne den fremden Matrosen vor den englischen den Vorzug geben, weil dieselben nüchterner, gehorsamer und zuverlässiger in Bezug auf Einhaltung ihres Mietkontraktes seien." Die vom Handelsamt eingezogenen Erkundigungen ergaben sogar, daß in einzelnen Häfen, z. B. in Hull, englische Matrosen in großer Zahl außer Beschäftigung sind und daß an ihrer Stelle skandinavische, als die besseren, engagiert werden. Deshalb kann aber auch die englische Rhederei bis jetzt keinen Nachteil von dem Eindringen der fremden Elemente gehabt haben. Im Gegenteil das Mitwerben derselben muß ermäßigend auf den Lohn und damit auf die Kosten der Seeschiffahrt eingewirkt haben. Es ist mehr die Furcht

1) Die Vertreter der North of England Steamship Association vor der Königl. Kommission sind der Ansicht, daß die Zahl der Ausländer noch etwas größer sein dürfte, als die amtlichen Erhebungen angeben. Viele skandinavische und deutsche Matrosen, wenn sie englisch gelernt, gäben sich für Engländer aus, anglisierten ihre Namen, was mitunter nicht schwer sei, z. B. bei Jansen, Erichsen u. s. w.

vor zukünftigen Verlegenheiten, welche die Erörterung dieser Verhältnisse in letzter Zeit veranlaßt hat. Die tüchtigen englischen Matrosen werden seltener, klagen manche, denn es fehlt an einer guten Heranbildung derselben. Bisher geschah dieselbe auf Segelschiffen, und besonders auf kleinen Segelschiffen, aber die Dampfschiffe, welche keine Matrosen ausbilden, verdrängen die Segelschiffe, und vor allem nimmt die Küstenschiffahrt ab. The English sailor is dying out, meint einer der Sachkundigen. Es bedarf keines Nachweises, daß, wenn diese Behauptung begründet wäre, das für die weitere maritime Entwicklung Englands Bedenken erregen müßte. Die Gefahr würde indes nicht so groß sein, wenn, wie einige Rheder vor der Kommission behaupteten, ein erheblicher Teil der skandinavischen Seeleute binnen nicht allzu langer Frist die englische Nationalität völlig annimmt. Es ist doch offenbar kein schlechter Zuwachs, den das englische Volkstum auf diese Weise erhält.

Die unmittelbare Veranlassung der Einwanderung fremder Seeleute sind die Lohnverhältnisse. Auf den englischen Schiffen soll nach den übereinstimmenden Zeugenaussagen vor der Kommission der Lohn höher, die Kost besser sein als auf skandinavischen und deutschen. Ein Rheder giebt genaue Vergleichungen im Einzelnen (N. 10874). Ein deutscher Dampfer von 458 Tonnen netto zahlte täglich 1 l. 14 s. 4 d. weniger Lohn als ein englischer von 479 Tonnen, im Jahr also 571 l. weniger. Ein anderer deutscher von 603 zahlte täglich 1 l. weniger Lohn als ein englischer von 545 Tonnen. Ein Dampfschiff, das von Newcastle nach Dänemark verkauft wurde, hatte unter englischer Flagge monatlich 118 l. 10 s., unter dänischer 82 l 6 s., oder jährlich 432 l. 5 s. weniger zu zahlen, eine Differenz, die ungefähr 5 % vom Werte des Schiffs ausmachen würde u. s. w. Die Löhne der englischen Seeleute scheinen nicht groß genug, um in England eine hinlängliche Zahl von jungen Arbeitskräften zu dem gefährlichen und anstrengenden seemännischen Beruf heranzuziehen, dagegen übertreffen sie die fremden so weit, um die erwähnte Wanderung zu bewirken. Auch die Kost der Matrosen, sagen die Rheder, sei auf englischen Schiffen durchschnittlich besser als auf den skandinavischen. Es kommt endlich hinzu, daß die fast ganz aus Segelschiffen bestehende große norwegische Handelsmarine durch die Konkurrenz der Dampfschiffe arg bedrängt wird und daß infolgedessen auch die Lohnverhältnisse der Matrosen auf derselben besonders gedrückt sind.

Sehen wir, wie sich die Folgen aller dieser Umstände in der Entwicklung des Schiffsbaues und der Handelsmarine Englands im Vergleich zu den anderen Ländern zeigen.

Über die Entwicklung des Schiffsbaues in England hat das statistische Bureau des Handelsamts der Königl. Kommission eine Übersicht mitgeteilt (I. p. 145), der wir die folgenden Hauptresultate entnehmen.

Im Durchschnitt der Jahre	Es wurden gebaut im Vereinigten Königreich für britische Eigentümer (ausgenommen die Staatsregierung)			für Ausländer (sowohl zu Kriegs- wie Handelszwecken)		
	Segelschiffe	Dampfschiffe	Zusammen	Segelschiffe	Dampfschiffe	Zusammen
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1855—59	185 928	56 523	242 460	1627	28 767	30 394
1860—64	195 547	93 866	289 413	719	16 922	17 641
1865—69	217 238	121 954	399 192	6011	31 619	37 630
1870—74	100 878	295 502	396 380	3952	63 167	67 129
1875—79	178 227	221 702	399 929	3935	31 677	35 612
1880—84	120 930	446 733	567 663	3258	98 142	101 400

Die Zahlen zeigen keinen Verfall des britischen Schiffsbaues, besonders, wenn man erwägt, daß außer den für fremde Rechnung gebauten Schiffen noch eine nicht unbeträchtliche Zahl von ursprünglich für britische Eigentümer gebauten nach kurzer Zeit an Ausländer verkauft wurde. A. N. Kiaer a. a. O. S. 56 berechnet, daß von 1873—1879 Großbritannien und Irland jährlich Schiffe im Gehalte von 24 844 Tonnen mehr ans Ausland verkauft als vom Auslande gekauft haben. Recht deutlich aber ergiebt sich aus der Tafel die große Überproduktion von Schiffen zu Anfang der 80er Jahre. Man muß nur die viel größeren Leistungen der Dampfschiffe und die Dauerhaftigkeit der eisernen Schiffskörper in Betracht ziehen, und man wird es begreiflich finden, wie es zu dem enormen Sinken der Frachten und der Entwertung des Schiffseigentums in den letzten Jahren kommen mußte.

Was die Entwicklung der Handelsmarine Englands und anderer seefahrender Völker angeht, so liegen für die Zeit von 1850—80 uns die erwähnten sorgfältigen Berechnungen des norwegischen statistischen Bureaus vor. Sie zeichnen sich vor anderen Zusammenstellungen dadurch aus, daß der Verfasser die verschiedenen Angaben über den Tonnengehalt der Schiffe auf dasselbe Messungssystem (sog. Syst. Moorsom) zurückgeführt hat. Um ferner die gesamte Tonnenzahl der verschiedenen Marinen vergleichbar zu machen, hat er einen berechneten Tonnengehalt aufgestellt, der die ungefähre Leistungsfähigkeit der Marinen veranschaulichen soll. Bei der Berechnung desselben ist der Tonnengehalt der Segelschiffe nur einfach, der der Damptschiffe dreifach in Anrechnung gebracht. Im ganzen dürfte die Mehrleistung der Dampfschiffe gegenüber den Segelschiffen, die sich in den einzelnen Fällen je nach Länge und Art der Fahrt höchst verschieden stellt, bei der Annahme dieses Verhältnisses eher unterschätzt als überschätzt sein.

	Jährliche Zunahme des berechneten Tonnengehalts von				Jährliche Zunahme des einfachen Tonnengehalts				Anteil der verschiedenen Länder an der Gesamtzahl in °/₀ im Jahr 1879		
					der Segelschiffe		der Dampfschiffe				
	1850—60	1860—70	1870—80	1850—80	1860—70	1870—80	1860—70	1870—80	des berechneten Tonnengehalts	des Tonnengehalts der Dampfschiffe	der Dampfschiffe über 1500 Tonnen
Britisches Reich in Europa	5,01	3,47	4,60	4,35	1,29	—1,62	8,15	10,23	42,66	56,20	66,93
Vereinigte St. in Amerika	4,39	—2,53	0,02	0.61	—4,69	0,66	8,42	—2,03	13,50	13,51	8,01
Norwegen	6,85	5,78	5,11	5,91	5.66	4,38	9,70	16,46	5.61	1,07	0,25
Deutschland	5,45	3,02	3,08	3,81	1,72	0,57	10,72	9,71	5.26	3,89	6,15
Frankreich	5,47	2,15	0,49	2,68	—0.33	—2,83	8,19	4,19	5,17	5,93	9,52
Englische Besitzungen in Amerika	4,02	4,99	3.65	4,22	4,57	2,82	8.68	8,31	4.98	1,80	0,62
Italien	—	7,11[1])	2,58	4,22[2])	7,43[1])	1,51	4,29[1])	9,40	3,90	1,36	0,15
Europa	5,07	3,35	3,96	4,13	1,70	—0,25	8,27	9,50	76,02	79,45	90,99
Amerika	4,30	—0,15	1,69	1,94	—1,52	1,80	8,48	1,26	19,84	16,64	8,62
d. andern Weltteile	8,70	3,95	2,14	4,89	2,53	—1,79	9,32	8,72	4,14	3,91	0,39
Total	5,00	2,73	3,31	3,68	1,08	0,32	8,32	9,27	100	100	100[3])

Die Zahlen zeigen, daß England in den ersten 30 Jahren nach der Aufhebung der Schiffahrtsgesetze in der maritimen Entwickelung die übrigen seefahrenden Nationen, wenn dieselben als ein Ganzes aufgefaßt werden, übertroffen hat, und daß von denjenigen 6 Staaten, welche nächst England die größte Handelsmarine besitzen, nur Norwegen eine raschere Zunahme des in der angegebenen Weise berechneten Tonnengehaltes seiner Schiffe aufweist; alle anderen eine kleinere. Auch nach anderen Zahlen läßt sich dieser Gang der Entwicklung wahrscheinlich machen. Der Tonnengehalt aller Segel- und Dampfschiffe, welche in Häfen des Vereinigten Königreichs (von der Küstenschiffahrt abgesehen) mit Ladung ein- und ausliefen, betrug (nach dem Statistical Abstract)

		1850	1860	1870	1880	1885
Britischer Nationalität	Tonnen	8 039 308	12 119 454	22 243 039	35 885 868	40 644 647
Fremder Nationalität	„	3 981 366	8 718 464	9 381 641	13 793 082	14 337 544
Verhältnis der britischen Nationalität	°/₀	66,8	58,1	70,3	72,2	73,9
Verhältnis der fremden Nationalität	°/₀	33,2	41,9	29,7	27,8	26,1
		100	100	100	100	100

1) Von 1865—70.

2) Von 1865—80.

3) Es handelt sich bei allen Zahlen nur um die Schiffe langer oder internationaler Fahrt, nicht um die Küstenschiffe. Die Gesamtzahlen für Europa und Amerika werden ziemlich vollständig und zuverlässig sein. In den andern Weltteilen fehlen einige Länder, namentlich China.

Dagegen vermehrte sich in den Vereinigten Staaten der Prozentsatz des Tonnengehaltes aller ein- und ausgelaufenen fremden Schiffe seit 1860 von 29,2 % auf 78,7 % im Jahre 1879; in Rußland von 83,5 %, auf 86,5 % (1879), in Norwegen von 25,5 auf 30 % (1878), Schweden von 59,7 auf 64,6 % (1878), Niederland von 60,5 auf 69,3 % (1879), Frankreich von 58,6 auf 72 % (1879)[1]).

Dabei wird man noch weiter in Betracht ziehen müssen, daß wahrscheinlich eine nicht ganz unbedeutende Zahl von Schiffen, die unter fremder Flagge fahren, doch englisches Eigentum sind. Die Zu- oder Abnahme derselben entzieht sich jeder Kontrolle. Es ist aber an sich unwahrscheinlich, daß diese Praxis seltener geworden sein sollte, seitdem die englische Flagge in England vor den fremden in keiner Weise bevorzugt, in manchen anderen Ländern aber wesentlich benachteiligt ist.

Es ist möglich, daß, wie einige Zeugen vor der Kommission befürchten, seit 1880 die Entwicklung der englischen Handelsmarine im Vergleich zu der anderer Länder nicht mehr so günstig gewesen ist. Die Vertreter der North of England Steam Ship Association reichten der Königl. Kommission eine Vergleichung der Handelsmarine von England einerseits, von Skandinavien, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Österreich und Italien andererseits in den Jahren 1880 bis 1884 ein.

	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	1880 Tons	1884 Tons	1880 Tons	1884 Tons
Vereinigtes Königreich	3 851 045	3 464 987	2 723 468	3 944 273
Die oben genannten 7 Länder	5 151 707	4 750 763	953 991	1 603 049

In Prozenten ist die Vermehrung der Dampferflotte in England 45 %, in den anderen Staaten 68 %, die Abnahme der Segelschiffe 10 und 8 %. Dabei ist aber zu erwägen, daß in England im Jahre 1880 die Dampfschiffe an Leistungskraft die Segelschiffe schon übertrafen, während sie in den anderen Staaten einen viel kleineren Teil der Marine ausmachten. In diesen Ländern beginnt der Bau der Dampfschiffe später einen Aufschwung zu nehmen und daher ist eine Vergleichung der Vermehrung nach Prozentsätzen für diese kurze Periode irreführend.

Das Verhältnis der in englischen Häfen mit Ladung ein- und ausgelaufenen Schiffe englischer Flagge zu den unter fremder (von der Küstenschiffahrt abgesehen) stellte sich sogar, wie die oben mitgeteilten Zahlen zeigen, im Jahr 1885 merklich günstiger als 1880. Nehmen wir statt der befrachteten Schiffe alle Schiffe mit Einschluß der in Ballast ein- und ausgegangenen, so ist das Verhältnis folgendes:

---

1) Tonnage Statistics of the Decade 1870—80 by John Glover, Journal of the Statistical Society, vol. XLV 1882 S. 43—53. Diese Quelle giebt nicht die Zahlen für Deutschland und ich bin im Augenblicke nicht in der Lage, die Lücke zu ergänzen. Es dürfte aber kaum eine Frage sein, daß für Deutschland im Unterschied von den oben genannten Staaten sich das Verhältnis der eigenen zu der fremden Flagge bei den ein- und ausgelaufenen Schiffen seit 1860 günstiger gestellt hat.

	1880		1885	
	Tonnen	Prozente der Gesamtzahl	Tonnen	Prozente der Gesamtzahl
Britischer Nationalität	41 348 984	70,24	46 389 055	72,17
Fremder Nationalität	17 378 097	29,6	17 892 567	27,83
		100		100.

Aus der Statistik lassen sich daher jene Befürchtungen englischer Rheder nicht begründen. Die Periode von 1880—85 ist auch viel zu kurz und steht zu sehr unter dem Einfluß ausnahmsweiser Verhältnisse, als daß auf die in derselben gemachten Erfahrungen sich schon die Behauptung eines Wendepunktes in der Entwicklung stützen ließe. Wir dürfen vielmehr als das Resultat der Untersuchungen über die maritime Stellung Englands aussprechen, daß das Übergewicht dieses Landes zur See, was die Handelsmarine angeht, sich eher verstärkt als vermindert hat.

Würden wir die Vergleichung, welche wir in Bezug auf die beiden wichtigsten Gewerbe Englands zwischen früherer Zeit und der Gegenwart angestellt haben, auf alle anderen ausdehnen, so würde das Ergebnis wahrscheinlich bei vielen ein minder günstiges sein. Nur sehr wenige Zweige der englischen Gewebeindustrie z. B. haben ihre Stellung auf dem Weltmarkte so gut behauptet, wie die Produktion von baumwollenem Garn und von einfachen oder bedruckten baumwollenen Geweben. Manche kleinere Gewerbzweige sind unter der ausländischen Konkurrenz in neuerer Zeit sichtbar zurückgegangen. Es liegt in der Natur der Dinge, daß bei vollkommenem Freihandel eines Landes mit dem Auslande diejenigen Gewerbe sich am meisten entwickeln, in denen das Land natürliche oder erworbene Produktionsvorteile hat, diejenigen zurückbleiben, in denen es eines solchen Vorteiles entbehrt. In den schwächeren Partien des volkswirtschaftlichen Organismus aber wird es sich denn auch vorzugsweise zeigen, wenn die gesamte Kraft desselben im Vergleich mit anderen aus allgemeinen Gründen eine Einbuße erleidet. Manche der kleineren Gewerbe endlich sind auch von den Verhältnissen des inneren Marktes mehr abhängig als die großen Exportindustrien. Auf diesem aber macht sich landwirtschaftliche Not und die großen Veränderungen in der Verteilung des Volkseinkommens fühlbar, die in neuerer Zeit gerade in England in besonders hohem Maße eingetreten sind, auf deren Erörterung wir hier, den eingangs für unsere Arbeit gezogenen Grenzen entsprechend, verzichten.

Für ein Land aber, welches die Stellung im Weltverkehre einnimmt, wie sie England bisher innegehabt hat, ist es viel wichtiger, daß es in einzelnen großen Weltindustrien und in der Seeschiffahrt seinen Vorrang behauptet, als daß es eine gewisse Gleichmäßigkeit und Universalität der wirtschaftlichen Entwickelung erstrebe, die viel eher zu einem Stillstande derselben und zu einer bescheideneren Stellung in der Weltwirtschaft führen würden.

Frommannsche Buchdruckerei (Hermann Pohle) in Jena.

Frommann'sche Buchdruckerei (Hermann Pohle) in Jena.



